Beschlussvorlage-Nr. VII-DS-09329

Status: **öffentlich**

Eingereicht von:
Dezernat Stadtentwicklung und Bau

Betreff:
Konzept zur Verkehrsberuhigung in Volkmarsdorf und Neustadt-Neuschönefeld nördlich der Eisenbahnstraße

Beratungsfolge (Änderungen vorbehalten): Gremium	Voraussichtlicher Sitzungstermin	Zuständigkeit
DB OBM - Vorabstimmung		Vorberatung
DB OBM - Vorabstimmung		Vorberatung
Dienstberatung des Oberbürgermeisters		Bestätigung
SBB Ost		Anhörung
Migrantinnen- und Migrantenbeirat		Vorberatung
FA Stadtentwicklung und Bau		Vorberatung
Ratsversammlung	24.04.2024	Beschlussfassung

Beschlussvorschlag

1. Das beiliegende Konzept zur Verkehrsberuhigung in Volkmarsdorf und Neustadt-Neuschönefeld nördlich der Eisenbahnstraße wird beschlossen (Anlage 1 bis 3).
2. Der Oberbürgermeister wird beauftragt, die Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung (Anhang 4) schrittweise umzusetzen. Der erste Umsetzungsschritt (Anhang 5) ist für 2024 einzuordnen.
3. Für Bereiche mit einer funktionellen Neuaufteilung des öffentlichen Raums (alle weiteren verkehrsberuhigten Bereiche) sind weitere aufsuchende Beteiligungsformate für die betreffenden Straßenabschnitte durchzuführen. Für die Gestaltung werden Pop-Up-Elemente (z.B. Bank, Blumenkübel) verwendet, die kurzfristig zur Aufwertung des öffentlichen Raums beitragen. Die genaue Art und Weise der baulichen und funktionalen Umgestaltung soll erst im Rahmen einer vertiefenden Bürgerbeteiligung mit den direkten Anwohnern und Anliegern erfolgen.
4. Für den Umsetzungsschritt 2 werden noch 2024 Beteiligungsmöglichkeiten (Umfragen und Anhörungen) durchgeführt, um zu einer kurzfristigen Realisierung zu gelangen.
5. Für den ersten Umsetzungsschritt ist die Einrichtung von Modalen Filtern, Lade- und Lieferzonen sowie Kurzzeitparkplätzen vorgesehen. Die veranschlagten Gesamtkosten in 2024 für den ersten Umsetzungsschritt betragen ca. 110.000,- EUR und werden aus PSP 1.100.54.[1-4].0.01.02 (Verkehrssicherungsanlagen) und PSP 1.100.54.1.0.01.19 (Schulwegsicherheit) aus vorhandenen Haushaltspositionen bereitgestellt.

Räumlicher Bezug

Stadtbezirk Ost, Stadtteile Volkmarsdorf und Neustadt-Neuschönefeld

Zusammenfassung

Anlass der Vorlage:

☐ Rechtliche Vorschriften ☐ Stadtratsbeschluss ☒ Verwaltungshandeln

☐ Sonstiges:

Umsetzung eines Konzepts zur Verkehrsberuhigung und Umgestaltung des öffentlichen Raumes in den Stadtteilen Volkmarsdorf und Neustadt-Neuschönefeld nördlich der Eisenbahnstraße zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung auf Basis des § 45 Abs. 1b Nr. 5 StVO. Gleichzeitig ist eine konsequente Angebotsplanung für den Wirtschaftsverkehr durch die Anordnung von Kurzzeitparkern sowie Lade- und Lieferzonen Teil der Anordnung. Die Neuaufteilung des öffentlichen Raums geht dabei Hand in Hand mit einer gestalterischen Aufwertung z. B. durch Pop-Up-Elemente.

Finanzielle Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen		nein	X	wenn ja,
Kostengünstigere Alternativen geprüft	X	nein		ja, Ergebnis siehe Anlage zur Begründung
Folgen bei Ablehnung		nein		ja, Erläuterung siehe Anlage zur Begründung
Handelt es sich um eine Investition (damit aktivierungspflichtig)?	X	nein		ja, Erläuterung siehe Anlage zur Begründung

Im Haushalt wirksam		von	bis	Höhe in EUR	wo veranschlagt
Ergebnishaushalt	Erträge				
	Aufwendungen	2024	2024	110.000,00 €	1.100.54.[1-4].0.01.02 1.100.54.1.0.01.19
Finanzhaushalt	Einzahlungen				
	Auszahlungen				

Entstehen Folgekosten oder Einsparungen?		nein		wenn ja, nachfolgend angegeben

Folgekosten Einsparungen wirksam		von	bis	Höhe in EUR/Jahr	wo veranschlagt
Zu Lasten anderer OE	Ergeb. HH Erträge				
	Ergeb. HH Aufwand				
Nach Durchführung der Maßnahme zu erwarten	Ergeb. HH Erträge				
	Ergeb. HH Aufwand (ohne Abschreibungen)				
	Ergeb. HH Aufwand aus jährl. Abschreibungen				

Steuerrechtliche Prüfung	X	nein		wenn ja
Unternehmerische Tätigkeit i.S.d. §§ 2 Abs. 1 und 2B UStG		nein		ja, Erläuterung siehe Punkt 4 des Sachverhalts
Umsatzsteuerpflicht der Leistung		nein		ja, Erläuterung siehe Anlage zur Begründung
Bei Verträgen: Umsatzsteuerklausel aufgenommen		ja		nein, Erläuterung siehe Anlage zur Begründung

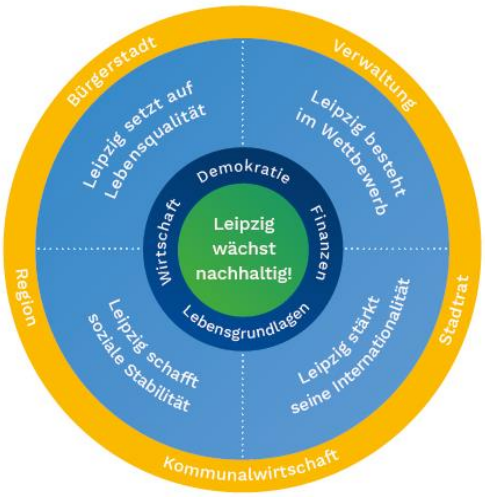
Auswirkungen auf den Stellenplan	x	nein		wenn ja, nachfolgend angegeben
Beantragte Stellenerweiterung:	Vorgesehener Stellenabbau:			

Ziele
Hintergrund zum Beschlussvorschlag:
Welche strategischen Ziele werden mit der Maßnahme unterstützt?

2030 – Leipzig wächst nachhaltig!
Ziele und Handlungsschwerpunkte

Leipzig setzt auf Lebensqualität

- ☐ Balance zwischen Verdichtung und Freiraum
- ☒ Qualität im öffentlichen Raum und in der Baukultur
- ☒ Nachhaltige Mobilität
- ☒ Vorsorgende Klima- und Energiestrategie
- ☐ Erhalt und Verbesserung der Umweltqualität
- ☐ Quartiersnahe Kultur-, Sport- und Freiraum-angebote



Leipzig besteht im Wettbewerb

- ☐ Positive Rahmenbedingungen für qualifizierte Arbeitsplätze
- ☐ Attraktives Umfeld für Innovation, Gründer und Fachkräfte
- ☐ Vielfältige und stabile Wirtschaftsstruktur
- ☐ Vorsorgendes Flächen- und Liegenschafts-management
- ☐ Leistungsfähige technische Infrastruktur
- ☐ Vernetzung von Bildung, Forschung und Wirtschaft

Leipzig schafft soziale Stabilität

- ☐ Chancengerechtigkeit in der inklusiven Stadt
- ☐ Gemeinschaftliche Quartiersentwicklung
- ☐ Bezahlbares Wohnen
- ☐ Zukunftsorientierte Kita- und Schulangebote
- ☐ Lebenslanges Lernen
- ☐ Sichere Stadt

Wirkung auf Akteure

- ☐ Bürgerstadt
- ☐ Region
- ☐ Stadtrat
- ☐ Kommunalwirtschaft
- ☐ Verwaltung

Leipzig stärkt seine Internationalität

- ☐ Weltoffene Stadt
- ☐ Vielfältige, lebendige Kultur- und Sportlandschaft
- ☐ Interdisziplinäre Wissenschaft und exzellente Forschung
- ☐ Attraktiver Tagungs- und Tourismusstandort
- ☐ Imageprägende Großveranstaltungen
- ☐ Globales Denken, lokal verantwortliches Handeln

☐ **Sonstige Ziele**

Bei Bedarf überschreiben (max. 50 ZML)

☐ **Trifft nicht zu**

Klimawirkung

Klimawirkung durch den Beschluss der Vorlage

Stufe 1: Grobe Einordnung zur Klimawirkung (Klimaschutzes und zur –wandelanpassung)

Eingesetzte Energieträger (Strom, Wärme, Brennstoff)	[x] keine / Aussage nicht möglich	[ ] erneuerbar	[ ] fossil
Reduziert bestehenden Energie-/Ressourcenverbrauch	[ ] Aussage nicht möglich	[x] ja	[ ] nein
Speichert CO2-Emissionen (u.a. Baumpflanzungen)	[ ] Aussage nicht möglich	[x] ja	[ ] nein
Mindert die Auswirkungen des Klimawandels (u. a. Entsiegelung, Regenwassermanagement)	[ ] Aussage nicht möglich	[x] ja	[ ] nein
Abschätzbare Klimawirkung mit erheblicher Relevanz	[ ] ja, da Beschlussgremium RV, GVA, oder VA und mind. 5 Jahre Betriebs- und Nutzungsdauer		[x] nein
Vorlage hat keine abschätzbare Klimawirkung	[x] ja *(Prüfschema endet hier.)*		

Stufe 2: Die Vorlage berücksichtigt die zentralen energie- und klimapolitischen Beschlüsse (s. leipzig.de)

[ ] ja [ ] nein *(Begründung s. Abwägungsprozess)* [ ] nicht berührt *(Prüfschema endet hier.)*

Stufe 3: Detaillierte Darstellung zur abschätzbaren Klimawirkung nur bei erheblicher Relevanz

[ ] Berechnete THG-Emissionen (in t bzw. t./a): _____

[ ] liegt vor: s. Anlage/Kapitel der Vorlage: _____

[ ] wird vorgelegt mit: _____ (z. B. Planungsbeschluss, Baubeschluss, Billigungs- und Auslegungsbeschluss)

Sachverhalt

Beschreibung des Abwägungsprozesses:

Entfällt.

I. Eilbedürftigkeitsbegründung

Entfällt.

II. Begründung Nichtöffentlichkeit

Entfällt.

III. Strategische Ziele

Durch die verkehrsplanerische Konzeption und die darauf aufbauenden verkehrsrechtlichen Anordnungen sollen die Ziele einer nachhaltigen Mobilität im Kontext einer geordneten städtebaulichen Entwicklung so verbessert werden, dass im Projektgebiet die Lebensqualität und Klimaresilienz gesteigert werden können, die Anwohnenden vom Kfz-Durchgangsverkehr entlastet werden und der Umweltverbund insgesamt profitiert. Ebenso soll die Qualität des öffentlichen Raums durch neue Nutzungen weiterentwickelt werden. Eine leistungsfähige technische Infrastruktur soll stabile Rahmenbedingungen für den

Wirtschaftsverkehr ermöglichen.

IV. Sachverhalt

1. Anlass

In den Stadtteilen Neustadt-Neuschönefeld und Volkmarsdorf ist die Wohnbevölkerung in den letzten Jahren deutlich um 33% gewachsen. Dieses Wachstum erfolgte weitestgehend ohne größere Anpassung der städtischen Infrastrukturen. Aufgrund der ohnehin dichten Bebauung konnten in dieser Zeit keine signifikant weiteren Grünflächen und Interaktionsflächen eingerichtet werden. Diese Entwicklung führt in den Stadtteilen zu Übernutzungserscheinungen und Dichtekonflikten im öffentlichen Raum. Darüber hinaus wird die Wohnbevölkerung zunehmend durch ein erhöhtes Verkehrsaufkommen auch im Nebennetz belastet.

Mit einem Bündel aus stadtgestalterischen und verkehrsrechtlichen Maßnahmen soll den Herausforderungen des Bevölkerungswachstums und der Zunahme des Verkehrs innerhalb der Wohnquartiere nördlich der Eisenbahnstraße entgegengewirkt werden.
Leitgedanke ist das Unterbinden von Durchgangsverkehr innerhalb der Wohnquartiere, um dort anschließend den Straßenraum für Aufenthalt, Gewerbe und Interaktion umzugestalten. Das Maßnahmenbündel ist Ergebnis eines Verkehrskonzepts, welches dieser Drucksache beigefügt ist.

2. Beschreibung der Maßnahme

2.1 Rechtsgrundlage

Die gegenwärtig in Leipzig diskutierten Elemente zur Verkehrsberuhigung von Wohnquartieren unter dem Schlagwort „Superblocks“ wurden als Verkehrsversuch für ein Jahr angeordnet. Eine Verstätigung des Verkehsversuchs (Beschlusspunkte 1 und 2) ist auf Grundlage des § 45 der StVO möglich. Notwendig ist die Anordnung nach § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 5 StVO entsprechend der gültigen Rechtsprechung BVerwG, Urteil vom 20.04.1994 -11 C 17.93-, juris, RN.22). Die Anordnung von Verkehrszeichen erfolgt gemäß der bundeseinheitlich geltenden Straßenverkehrs-Ordnung (StVO). Die Ausführung der StVO ist nach § 24 Sächsisches Straßenverkehrsrechtsgesetz eine Pflichtaufgabe nach Weisung. Sie obliegt den Straßenverkehrsbehörden im übertragenen Wirkungskreis und unterliegt der Fachaufsicht der oberen Straßenverkehrsbehörde (Landesamt für Straßenbau und Verkehr). Für die Erledigung dieser Weisungsaufgaben ist nach § 53 Abs. 2 SächsGemO allein der Bürgermeister zuständig.

Der § 45 Abs.1b Satz 1 Nr.5 StVO ermächtigt die Straßenverkehrsbehörden, Anordnungen zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung zu treffen. Eine geordnete städtebauliche Entwicklung ist der Leitbegriff der Bauleitplanung im Baugesetzbuch. Sie ist Maßstab für die Befugnis wie für die Pflicht zur Aufstellung von Bauleitplänen. Eine geordnete städtebauliche Entwicklung soll dazu beitragen die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln sowie die städtebauliche Gestalt und das Orts- und Landschaftsbild baukulturell zu erhalten und zu entwickeln. Sie ist somit die Grundlage der kommunalen Planungshoheit und der Verpflichtung zur Bauleitplanung, "sobald und soweit" diese erforderlich ist.

Voraussetzung ist, dass ein von der Gemeinde (Stadtrat) beschlossenes städtebauliches Verkehrskonzept vorhanden ist. Dieses Konzept/ städtebaulicher Plan muss u.a. hinreichend konkret die verkehrsmäßigen Planungen in einem zu bestimmenden räumlichen Bereich darstellen, die aus Gründen der geordneten städtebaulichen Entwicklung für erforderlich und zweckmäßig gehalten werden.

Dieses Konzept ist der Vorlage beigefügt und über die Beschlusspunkte verankert.

2.2 Betrachtungsgrenzen

Das Betrachtungsgebiet ist durch gründerzeitliche Blockrandbebauung geprägt. Der Stadtteil ist durch seine Innenstadtnähe als Wohnlage beliebt. Diverse Einkaufsmöglichkeiten, medizinische Einrichtungen sowie Schulen und Kitas befinden sich in direkter Umgebung. Das Leipziger Zentrum und den Hauptbahnhof erreicht man fußläufig innerhalb kurzer Zeit, B2 und B6/B87 mit Anbindung an die Autobahn sind wenige hundert Meter entfernt.
Bei dem Betrachtungsgebiet handelt es sich demnach um ein dicht besiedeltes und sozial gemischtes, urbanes Quartier. Die PKW-Dichte ist im gesamtstädtischen Vergleich am geringsten. Statistisch hat nur jeder 5. Einwohner bzw. Einwohnerin in den beiden Stadtvierteln ein eigenes Auto. In den zurückliegenden Jahren erfuhr das Quartier insbesondere durch aktive und engagierte Akteure, Anwohner und Gewerbetreibende vor Ort eine positive Stärkung und Revitalisierung.

Angrenzend an das Projektgebiet sind die Eisenbahnstraße, die Herrmann-Liebmann-Straße sowie die Torgauer Straße als Hauptverkehrsstraßen klassifiziert. Darüber hinaus sind im Untersuchungsraum die Adenauerallee und die Brandenburger Straße (B 6/B 87) im nördlichen Umfeld und im südlichen Umfeld die Ludwig-Erhard-Straße, die Kohlgartenstraße, die Lilienstraße sowie die Wurzner Straße als Hauptverkehrsstraßen klassifiziert. Alle weiteren öffentlichen Straßen sind nicht als Straßenhauptnetz klassifiziert und stellen somit Anliegerstraßen dar. Grundlage der Klassifikation des Straßennetzes in der Stadt Leipzig sind die Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN).

Das genaue Projektgebiet umfasst nur die zwei Wohnviertel nördlich der Eisenbahnstraße, welche durch die Hermann-Liebmann-Straße getrennt werden. Im Westen endet das Projektgebiet einschließlich der Rosa-Luxemburg-Straße, im Norden an der Bahnstrecke Leipzig-Dresden und im Osten an der Torgauer Straße.

Aufgrund der Klassifizierung als Hauptstraßen ist die Hermann-Liebmann-Straße und die Eisenbahnstraße kein Bestandteil des Projektgebietes, jedoch Teil des Betrachtungsraumes. Die verkehrsberuhigenden Maßnahmen sollen ihre Wirkung innerhalb des Projektgebietes entfalten. Jedoch werden diese Maßnahmen auch Auswirkungen auf die angrenzenden Hauptverkehrsstraßen haben. Ebenso sind großräumigere und intermodale Verkehrsverlagerungen in den anliegenden Stadtbezirken anzunehmen. Eine Untersuchung dieser Auswirkungen ist ebenfalls Bestandteil des beiliegenden Verkehrskonzeptes.

2.3 Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Verkehrssicherheit

Aus dem Konzept gehen mehrere Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung hervor. Eine Übersicht der Verortung aller Maßnahmen ist dem Anhang zu entnehmen. Folgende Instrumente werden dabei zur Anwendung kommen:

- Modale Filter auf Knotenpunkten: Eine Reihe von Sperrpfosten, die von einer Ecke eines Knotenpunktes zur anderen angeordnet werden. Daraus ergibt sich, dass Geradeausfahren und Abbiegen in eine Richtung für Kfz-Verkehr zwangsläufig unterbunden wird. Fuß- und Radverkehr können den Knotenpunkt weiterhin in alle Richtungen queren.
- Modale Filter auf Straßen: Eine Reihe von Sperrpfosten, die quer zur Straße angeordnet ist. Daraus ergibt sich, dass das durchfahren der Straße an dieser Stelle für Kfz-Verkehr komplett unterbunden wird. Fuß- und Radverkehr können weiterhin

dem Straßenverlauf folgen.
- Fahrradstraße: Straße, auf der Fahrrad fahren die vorrangige Verkehrsart darstellt.
- Teileinziehung: Der Straßenraum steht dem Kfz-Verkehr nicht mehr zur Verfügung.
- Verkehrsberuhigter Bereich: Umgestalteter Straßenraum, der vorrangig dem Aufenthalt und der Interaktion von Menschen zur Verfügung steht. Kfz-Verkehr hat sich dem Fußverkehr unterzuordnen und darf ausschließlich Schrittgeschwindigkeit fahren. Die Aufenthaltsfunktion überwiegt.

Darüber hinaus werden folgende flankierende Maßnahmen umgesetzt:

- Aufhebung einer Einbahnstraße zur Vermeidung von Wendevorgängen innerhalb des Quartiers.
- Einrichten von Lieferzonen zum Be- und Entladen von Gütern, insbesondere für Gewerbetreibende
- Einrichten von Kurzzeitparkplätzen, um für bestimmte Nutzungen (Pflegedienste, Lieferdienste usw.) den Parksuchverkehr zu reduzieren.
- Entlang der Eisenbahnstraße werden in den Seitenstraßen entsprechend des Bedarfs/Notwendigkeit Kurzzeitparken bzw. Zonen für Parken und Liefern eingerichtet. Die Im Konzept ermittelten Zahlen stellen den derzeitig ermittelten Bedarf dar, je nach tatsächlicher Auslastung und der weiteren Umsetzungsschritte sind weitere Standorte für den Wirtschaftsverkehr im Prozessverlauf zu ergänzen.
- Parkplätze für Carsharing: Da zur Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen teilweise Parkraum verloren geht, sollen durch die Einrichtung von Carsharing-Parkplätzen alternative Mobilitätsangebote gefördert werden. Die Modalen Filter haben keinen Einfluss auf die Parkraumbilanz.
- Bei der Einrichtung neuer Module für die Steigerung der Aufenthaltsqualitäten (Sitzen, temporäres Grün, Parklett, Bügel etc.) wird ein Beteiligungsschritt (Umfragen und Anhörungen) mit den direkten Anwohnerinnen und Anwohnern durchgeführt. Dabei sollen sie bei der Auswahl der Module mitwirken können.

In direkter Abhängigkeit zum Verkehrskonzept ist parallel ein Umstufungsverfahren gemäß § 7 Sächsisches Straßengesetz (SächsStrG) für die Teilfläche der Schulze-Delitzsch-Straße, Teilfläche des Flurstücks 199 der Gemarkung Neustadt vorgesehen (siehe Bezugsvorlage VII-DS-09329-DS-01). Mit Bestätigung dieser Vorlage soll deshalb aufbauend auf dem Verkehrskonzpt ebenso eine Umstufung eingeleitet werden. Die Umstufung fällt jedoch gemäß § 21 Abs. 2 Nr. 18 Hauptsatzung in die Beschlusszuständigkeit des Oberbürgermeisters und ist deshalb nicht Teil dieser Beschlussvorlage.

2.4 Ergebniszusammenfassung

Das Projektgebiet in Leipzig Volkmarsdorf und Neustadt-Neuschönefeld ist durch eine starke Wohnnutzung geprägt. In diesem Bereich kommt es zu festgestellten Nutzungskonflikten zwischen den Anwohnenden, dem ruhenden und dem fahrenden Kfz-Verkehr. Innerhalb des Wohngebietes soll der fahrende Kfz-Verkehr auf Quell- und Zielverkehrsaufkommen durch die Wohnbevölkerung reduziert werden, sodass die Nutzungskonflikte minimiert, die städtebauliche Entwicklung gefördert und die Verkehrssicherheit erhöht werden können.

Eine Verkehrserhebung (Querschnittszählungen und Kennzeichenerfassung) wurde im Rahmen der Konzeption durchgeführt. Ziel der Erhebung war es, den Anteil des Durchgangsverkehrs innerhalb der Wohngebiete am Gesamtanteil des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) an einem Werktag zu ermitteln. Hierfür wurden am Donnerstag, 04. Mai 2023, an sechs Querschnitten (Kordonstellen) Verkehrsstromzählungen (Querschnittszählungen) und Kennzeichenerfassungen durchgeführt. Die Erfassungen

erfolgten über 24 h (00:00 bis 24:00 Uhr).

Innerhalb der beiden Wohngebiete konnte in der Verkehrserhebung Durchgangsverkehr in einer relevanten Größenordnung ermittelt werden. Insbesondere in Neustadt-Neuschönefeld verkehrt auf der nördlichen Rosa-Luxemburg-Straße und Schulze-Delitzsch-Straße mit circa 30 % der Querschnittsverkehrsmenge ein großer Anteil an Durchgangsverkehr in Anliegerstraßen.

Gerade im Bereich der Grundschule an der Schulze-Delitzsch-Straße ist mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen von Kindern als besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende zu rechnen. Diese stehen insbesondere mit dem verkehrenden Durchgangsverkehr in Konflikt Die Verkehrssicherheit muss hier durch die Vermeidung des Durchgangsverkehrs erhöht werden. Im Zuge der Erstellung des vorliegenden Konzeptes wurde dieser Sachverhalt auch in der AG Schulwegsicherheit der Stadt Leipzig aufgerufen. Neben Vertretern der Stadt sind hier auch externe Akteure wie die Polizei und der Kreiselternrat Mitglied. Auch in diesem Expertenkreis wurden Maßnahmen zur Vermeidung des Durchgangsverkehrs als notwendig erachtet. Ebenso gab es im Rahmen der Bürgerbeteiligung zum Doppelhaushalt 23/24 einen entsprechenden Vorschlag zur Verkehrsberuhigung des Straßenabschnitts.

Neben diesen Aspekten der Verkehrserhebung und Analyse wurden in der Erstellung des Verkehrskonzeptes auch die Abstimmungen mit der Branddirektion geführt. Ebenso wurde dieser Prozess durch eine umfangreiche Beteiligung der Anwohner und gewerblicher Anlieger flankiert (siehe 6.).

Durch die Maßnahmen des Umsetzungsschritt 1 sind überschlägig 9 Stellplätze betroffen, welche hauptsächlich im Bereich der Wilhelm-Wander-Schule entfallen, wenn dieser sensible Eingangsbereich für die Schulwegsicherheit eine Widmungsänderung erfährt und nicht mehr für den Kfz-Durchgangsverkehr zur Verfügung steht. In verkehrsberuhigten Bereichen sind Stellplätze für den ruhenden Verkehr weiterhin zugelassen, soweit die Aufenthaltsfunktion für den Fußverkehr überwiegt und diese markiert und ausgewiesen werden. Im Umsetzungsschritt 2 trifft dies auf den Abschnitt der Hedwigstraße zwischen Ludwigstraße und Mariannenstraße zu. Da dieser verkehrsberuhigte Bereich erst nach öffentlicher Beteiligung und Mitwirkung geplant werden soll, sind Aussagen über die Stellplatzbilanz dieser Fläche momentan nicht valide und zielführend.

Bisher wurden in Leipzig Lieferzonen und Kurzzeitparker überwiegend bei neuen Straßenplanungen oder auf Nachfrage geplant. Das vorliegende Verkehrskonzept bietet die Möglichkeit eine Angebotsplanung durchzuführen. Gleichzeitig wird damit dem Beschlusspunkt 1, 1. Anstrich des Stadtratsbeschlusses VII-A-07626 „Erleichterung des Wirtschaftsverkehrs in Leipzig unter Berücksichtigung des Klimanotstands“ entsprochen.

3. Realisierungs- / Zeithorizont

Die Realisierung soll in mehreren Schritten erfolgen. Die Maßnahmen aus dem Umsetzungsschritt 1 sollen bereits im Kalenderjahr 2024 erfolgen. Für den Umsetzungsschritt 2 sind die Beteiligungsformate ebenso 2024 durchzuführen, sodass eine kurzfristige Realisierung dieser Maßnahmen möglich wird. Die langfristigen Maßnahmen die sich aus den Umsetzungsschritten 3 bis 5 ergeben, sind erst nach Einordnung im Haushaltsplan für 2025/26 (fortfolgend) avisiert.

Eine Evaluation der Maßnahmen mit einem Mindestabstand von einem Jahr nach Abschluss der baulichen und stadtgestalterischen Maßnahmen wird durchgeführt, so dass die Erreichung der Zielsetzung des Konzeptes geprüft werden kann und ggf. weitere

Maßnahmen zur Nachsteuerung initiiert werden können.

4. Finanzielle Auswirkungen

Mit dem Vorhaben sind finanzielle Auswirkungen verbunden welche bereits im Verkehrs- und Tiefbauamt durch bestehende Haushaltspositionen gedeckt sind.

Für den ersten Umsetzungsschritt ist die Einrichtung von Modalen Filtern, Lade- und Lieferzonen sowie Kurzzeitparkplätzen vorgesehen. Die veranschlagten Gesamtkosten in 2024 für den ersten Umsetzungsschritt betragen ca. 110.000,- EUR und werden aus PSP 1.100.54.[1-4].0.01.02 (Verkehrssicherungsanlagen) und PSP 1.100.54.1.0.01.19 (Schulwegsicherheit) bereitgestellt.

Die folgenden Maßnahmen müssen im Rahmen der Haushaltsplanung für die Jahre ab 2025 (fortfolgend) eingeordnet werden. Für 2025 ff ist eine finanzielle Eintaktung über den Steckbrief Mobi2030_II-10_F_4 nach Bestätigung des Rahmenplans vorgesehen.
Eine konkrete Kostenschätzung für die Ausgestaltung der verkehrsberuhigten Bereiche kann zum aktuellen Zeitpunkt nicht getroffen werden, da zuerst die Planungsprämissen in Beteiligungsschritten erarbeitet werden müssen.

Eine Finanzierung einzelner Umsetzungsschritte über (Städtebau)Fördermittel wird geprüft.

5. Auswirkungen auf den Stellenplan

keine

6. Bürgerbeteiligung

[x] bereits erfolgt [x] geplant [ ] nicht nötig

6.1 Vorgelagerte Bürgerbeteiligung

Um Schwachstellen im Leipziger Fußverkehrsnetz aufzuspüren, setzte die Stadt u.a. auf ihre Bürgerinnen und Bürger. Zwischen dem 1. Juni und 15. Juli 2022 war dafür ein Online-Portal geschaltet, auf dem die Leipzigerinnen und Leipziger in einer Kartenansicht ihre Hinweise hinterlassen können. Über 2000 einzelne Hinweise wurden über das Portal gemeldet, gleichzeitig wurde über 14.600-mal die Möglichkeit genutzt, bereits gemeldete Hinweise anhand eines Smileys zu bewerten.

Im Bereich des Projektgebietes wurden 34 Hinweise zur Errichtung eines Superblocks im Wohngebiet nördlich der Eisenbahnstraße gemeldet. 15 Mal wurden zugeparkte Kreuzungsbereiche in den Seitenstraßen im Raum Mariannenstraße und Ludwigstraße gemeldet. Darüber hinaus wurden noch partielle Gehwegschäden in der Infrastruktur gemeldet.

Am 11.10.2022 fand eine öffentliche Bürgersprechstunde des Oberbürgermeistes als Rundgang zu Fuß im Leipziger Osten (Ortsteil Neustadt-Neuschönefeld) mit ca. 45 Teilnehmenden statt. Hier wurde u.a. auch das Thema der Projektidee eines Superblocks im Leipziger Osten durch Anwohnerinnen und Anwohner und aktive Vereine an die Verwaltung herangetragen. Aus dieser Vorstellung erfolgte der Arbeitsauftrag zur Anordnung einer beispielhaften Erprobung eines Superblock-Elements nach §45 1b 5, um mit Diagonalsperren und Elementen der Verkehrsberuhigung, den Durchgangsverkehr zu minimieren/auszuschließen, damit eine geordnete städtebauliche Entwicklung unterstützt wird.

6.2 Prozessbegleitende Bürgerbeteiligung über das Pilotprojekt „Neue Nähen – SUPERBLOCKS Leipzig“

Das Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB) fördert im Rahmen der Nationalen Stadtentwicklungspolitik 17 Pilotprojekte, die angesichts der COVID-19-Pandemie innovative und beispielgebende Lösungen für krisenfeste Stadt- und Quartiersstrukturen erproben. Der SUPERBLOCKS Leipzig e.V. in Koproduktion mit der Stadt Leipzig erhielt hierfür einen Zuschlag für Fördermittel für den Zeitraum Oktober 2021 bis April 2024.

Die Vision des Pilotprojektes ist es, potentielle Standorte für eine dauerhafte städtebauliche Entwicklung in Verkehrsversuchen durch Leipziger Superblock-Module zu erproben und zu realisieren. Mit der Gründung des SUPERBLOCKS Leipzig e.V. wurde die Basis für die ko-produktive Zusammenarbeit zwischen Zivilgesellschaft, Politik, Verwaltung und Wissenschaft geschaffen. Gemeinsam mit den anliegenden Nachbarschaften und den Projektpartnerinnen und Projektpartnern entwickelte das Kernteam eine Ko-Produktionsstrategie, über die sowohl eine niederschwellige Beteiligung der Menschen im Quartier ermöglicht wurde, als auch Stakeholder aus Politik und Verwaltung nachhaltig eingebunden wurden. Dabei spielt der integrierte Projektbeirat eine herausragende Rolle. Dreimal pro Jahr treffen dort Vertreterinnen und Vertreter der Stadtverwaltung Leipzig, dem Stadtrat, dem Helmholtz-Zentrum für Umweltforschung (UFZ) sowie von Interessenverbänden und Zivilgesellschaft zusammen.

Gemeinsam wurden im Vorfeld die Anwohnenden durch vielfältige Veranstaltungen, durch Türaushänge, Gespräche und Mitmachforen informiert und durch verschiedene Beteiligungsformate begleitet. Es wurde ein Mitmachforum ins Leben gerufen, welches regelmäßig niedrigschwellig in der Straße als ein offenes Forum informiert und alle Belange der Teilnehmenden aufnimmt. Alle Foren wurden aufgezeichnet und sollen im Nachgang wissenschaftlich ausgewertet werden. Partner ist hier das Helmholtz-Zentrum für Umweltforschung. Zu allen Veranstaltungen war ein mobiles Wunschbüro im Einsatz, die eine standardisierte, mehrsprachige Befragung mit den Teilnehmenden durchführt. Die Befragung konnte auch online durchgeführt werden. Ein Newsletter informiert regelmäßig über das Projekt, ebenso mehrsprachige Flyer. Insgesamt wurden bisher im Projektzeitrahmen 15 Aktionstage durchgeführt, das mobile Wunschbüro war 30-mal auf den Straßen im Quartier unterwegs und es wurden 5 große Mitmachforen (inklusive temporärer Straßensperrung) organisiert.

Die Angebote der Bürgerbeteiligung wurden insbesondere durch Akteure des geförderten Pilotprojektes organisiert und durchgeführt. Bei den öffentlichen Veranstaltungen war die Stadt Leipzig durch offizielle Ansprechpartner vertreten, sodass direkte Kommunikation und ein niedrigschwelliger Austausch jederzeit gegeben war.

Im Rahmen der Prozessbeteiligung, wurden jedoch auch kritische Stimmen laut. Insbesondere wurde die späte Beteiligung der anliegenden Gewerbetreibenden bemängelt. Im Rahmen eines Vor-Ort-Termins wurden daraufhin zentrale Themenstellungen der Gewerbetreibenden rund um die Hildegardstraße gesammelt, bewertet und Verbesserungen umgesetzt. Da es sich um ein Pilotprojekt handelt, sind Lerneffekte und Verbesserungen der aktiven Kommunikation nicht ausgeschlossen. Durch einen Unternehmerstammtisch (siehe Kapitel 6.5) und Formate der „aufsuchenden Bürgerbeteiligung“ sollen zukünftig Bedarfe und Ängste frühzeitiger erkannt werden.

Alle Phasen der Prozessentwicklung – Projekte, Aktivierung der Bürgerschaft, Evaluation etc. – sollen in eine umfassende Dokumentation münden. Sie soll als Praxishandbuch dienen, um weitere Projekte zur Verstetigung der Entwicklung von „Leipziger Superblocks” anzustoßen.

6.3 Beteiligung zum Verkehrsversuch Hildegardstraße

Damit die Projektidee einer urbanen Intervention ausgetestet werden kann, wie ein Stadtteil durch ein Netz fußgängerfreundlicher öffentlicher Räume sowie Fahrrad- und Spielstraßen profitieren kann, wurde im Mai 2023 ein Verkehrsversuch in der Hildegardstraße durch die Stadtverwaltung initialisiert. Der Verkehrsversuch ist ebenso als Beteiligung der Öffentlichkeit zu sehen und wurde ergebnisoffen für ein Jahr angeordnet. Zielstellung hierbei ist es, profunde Ergebnisse und Erfahrungswerte zu sammeln, welche sich von einer faktischen Umnutzung ableiten. Erst durch ein solches Modellprojekt können Erkenntnisse gesammelt werden, die sich für die Bewohner, Anlieger und für die Stadtverwaltung an der tatsächlichen Nutzung solcher Räume ableiten.

Prozessevaluation
Durch den Verkehrsversuch sollte ein Versuchsraum geschaffen werden, um durch eine frühzeitige Einbindung der Stadtgesellschaft Erfahrungen bei der Ausgestaltung eines Konzeptes zur Verkehrsberuhigung und Umgestaltung des öffentlichen Raumes in einem Stadtteil zu erlangen. Da dieses Konzept auf Basis des § 45 Abs. 1b Nr. 5 StVO angelegt ist, sind hierfür insbesondere Aspekte und Maßnahmen zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung erforderlich.

Wirkungsevaluation:
Durch den Verkehrsversuch sollten ebenso erste Erfahrungen gesammelt werden, durch welche einfachen baulichen Interventionen der öffentliche Raum so verändert werden kann, um einerseits die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums ohne Komplettumbau des Straßenquerschnitts zu verbessern und anderseits eine Anordnung eines verkehrsberuhigten Bereiches (Verkehrszeichen 325) StVO regelkonform zu gewährleisten.

Durch das Setzen von Modalen Filtern auf Knotenpunkten, in Form einer Reihe von Sperrpfosten, sollte erprobt werden, ob der Kfz-Verkehr so gelenkt werden kann, dass bestimmte Fahrbeziehungen für den Kfz-Verkehr nicht mehr möglich sind und damit der Durchgangsverkehr unterbunden werden kann. Gleichzeitig sollte die Erreichbarkeit aller Adressen und Ziele im Quartier für den motorisierten Verkehr weiterhin erreichbar bleiben.

Ergebnis:
Durch den Verkehrsversuch konnte eine wertvolle und vielschichtige Prozessevaluation erreicht werden, welche direkt in die Erstellung des Konzeptes zur Verkehrsberuhigung und Umgestaltung des öffentlichen Raumes einfließen konnte. Folgende Aspekte konnten durch den Verkehrsversuch evaluiert werden:

- Der Modale Filter erfüllt seinen Zweck der Verkehrslenkung für den Kfz-Verkehr. Es wurden keine Zwangspunkte oder Probleme in der praktischen Verkehrsführung festgestellt. Die praktische Gewährleistung von Andienung und Erschließung konnte jederzeit auch von Schwerlastverkehr unter Sicherstellung der Schleppkurven gewährleistet bleiben.
- Die Offenhaltung aller Verkehrsrelationen für den Fuß- und Radverkehr konnte durch den Modalen Filter ebenso gewährleistet werden. Es konnten keine Zwangspunkte oder Problemlagen festgestellt werden, die durch die Sperrpfosten für den Radverkehr induziert wurden. Für den Fußverkehr haben sich die Querungsbeziehungen am Knotenpunkt verbessert, da neben den regulären Querungen, eine weitere diagonalverlaufende Relation in der praktischen Nutzung der zu Fuß Gehenden entstanden ist.
- Ergebnisse für die Abschätzung der Evaluation für den verkehrsberuhigten Bereich sind aus quantitativer Sicht schwieriger abzuschätzen. Die Gestaltung des verkehrsberuhigten Bereichs hat jedoch nach Wahrnehmung der Verwaltung zu einer höheren Nutzung des öffentlichen Raums geführt und die Aufenthaltsqualität deutlich gesteigert.
- Als Ergebnis kann jedoch schon jetzt festgehalten werden, dass im Vorfeld der Einführung weiterer Bereiche mit einer funktionellen Neuaufteilung des öffentlichen

Raums aufsuchende Beteiligungsformate für die betreffenden Straßenabschnitte durchgeführt werden sollten. Dabei hat sich insbesondere im Austausch mit den Gewerbetreibenden an der Hildegardstraße herausgestellt, dass der Prozess durch eine klare Kommunikation durch die Stadtverwaltung geführt werden muss, um eine hohe Verbindlichkeit sicherzustellen. Während sich bei der Projektentwicklung und Begleitung ein Ko-Produktiver-Ansatz bewährt hat, ist in der konkreten Realisierungsphase (u.a. im Vorfeld von verkehrsrechtlichen Anordnungen) die Stadtverwaltung in der Kommunikation von zentraler Bedeutung.

- Durch den Verkehrsversuch konnten ebenso Erfahrungswerte zur nachträglichen Ergänzung von Liefer- und Ladezonen für den Wirtschaftsverkehr erkannt werden.
- Hier kann selbstkritisch festgehalten werden, dass flankierenden Maßnahmen für den Wirtschaftsverkehr anfänglich nicht im Fokus der Verwaltung standen. Im weiteren Verfahren zum Verkehrskonzept wurde dieser Aspekte von vornherein eingeplant.

Unter den hier definierten Prämissen kann festgehalten werden, dass der Verkehrsversuch an der Hildegardstraße alle zu untersuchenden Parameter zufriedenstellend sicherstellt.

6.4 Offizielle Beteiligung zur verkehrsplanerischen Konzeption

Am 26.10.2023 fand das Forum Leipziger Ost mit Vertretern von Verwaltung und Planungsbüro sowie Anwohnenden und einen Teil der anliegenden Gewerbetreibenden und weiteren Akteuren im Quartier statt. Um die 100 Personen nahmen an dieser Veranstaltung teil. Neben Ideen und Hinweisen zum laufenden Verkehrsversuch in der Hildegardstraße konnten ebenso Kritik und Wünsche zum Entwurf der verkehrsplanerischen Konzeption gegeben werden. Alle Hinweise und Anmerkungen sind im Anhang zusammengetragen. Ebenso wird transparent dargestellt, wie mit diesen Eingaben umgegangen und weiter verfahren wurde.

6.5 Weitere Beteiligungsschritte

Nach Beschluss dieser Vorlage soll es insbesondere für die Bereiche einer funktionellen Neuaufteilung des öffentlichen Raums weitere aufsuchende Beteiligungsformate für die betreffenden Straßenabschnitte geben. Dies betrifft insbesondere den Abschnitt der Schulze-Delitzsch-Straße vor der Wilhelm-Wander-Schule und den Abschnitt der Hedwigstraße zwischen Ludwigstraße und Mariannenstraße. Die genaue Art und Weise der baulichen und funktionalen Umgestaltung soll im Rahmen einer vertiefenden Bürgerbeteiligung mit den Anwohnenden und Anliegern erfolgen.

Am 14.12.2023 hat ein zusätzlicher Rundgang mit dem Wirtschaftsbürgermeister und dem Referat für Gleichstellung im Quartier stattgefunden. Als Resultat dieser Begehung wurde gemeinsam mit Vertreterinnen und Vertretern der lokalen Wirtschaft festgelegt, dass ein Unternehmerstammtisch für die Eisenbahnstraße initialisiert werden soll. Ebenso wurde der Bedarf an Lieferzonen, Kurzzeitparkern und E-Ladestationen diskutiert und in der Konzeption berücksichtigt. Für die kritischen Stimmen aus den Reihen der Gewerbetreibenden wurden zusätzliche Informations- und Beteiligungsformate angeboten und durchgeführt (zuletzt am 06.03.2024).

7. Besonderheiten

Der ko-produktive Ansatz im Projektgebiet erfuhr bereits umfangreiche regionale und bundesweite Aufmerksamkeit in den Medien und der wissenschaftlichen Begleitforschung z.B. durch das Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen oder durch den Freistaat Sachsen in seiner „so geht sächsisch“ Kampagne als gelingendes Beispiel für gesellschaftliches Engagement.

Für die bereits durchgeführte Beteiligung der breiten Öffentlichkeit ist der Verein

SUPERBLOCKS Leipzig e. V. als einer der drei Finalisten in der Kategorie „Zivilgesellschaftliche Beteiligungsvorhaben 2024“ durch den Freistaat Sachsen für den Sächsischen Beteiligungspreis ausgezeichnet worden. Mit dem Sächsischen Beteiligungspreis werden herausragende Projekte aus ganz Sachsen von einer externen Fachjury geehrt, die als Vorbild für zukünftige Beteiligungsvorhaben dienen können.

8. Folgen bei Nichtbeschluss

Ohne Beschluss dieser Vorlage können keine Maßnahmen ergriffen werden, um über den Passus der geordneten städtebaulichen Entwicklung verkehrsrechtliche Anordnungen gemäß § 45 Abs. 1b Nr. 5 StVO vorzunehmen. Der im Konzept dargestellte signifikante Durchgangsverkehr würde weiterhin über die Anliegerstraßen erfolgen. Eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Straßenraum wäre durch die Dominanz des Kfz-Verkehrs verhindert. Die Belange der Schulwegsicherheit vor der Wilhelm-Wander-Schule müssten durch eine gesonderte Vorlage bearbeitet werden. Der Verkehrsversuch an der Hildegardstraße würde im Mai 2024 auslaufen.

Anlage/n

1	Verkehrskonzept (Anlage 1) (öffentlich)
2	Anhang Verkehrskonszept (Anlage 2) (öffentlich)
3	Anhang Verkehrszählungen (Anlage 3) (öffentlich)
4	Anhang 4 (Umsetzungsschritte) (öffentlich)
5	Anlage 5 (Umsetzungsschritt 1) (öffentlich)
6	Ergebnisdokumentation Forum Leipziger Osten (öffentlich)
7	Umgang mit den Ergbnissen der Bürgerbeteiligung (Synopse) (öffentlich)
8	Zusammenfassung Deutsch, English, Español, Russkiy, Arabisch, Farsi, Türkçe, Kurdî (öffentlich)

TECHNISCHER BERICHT

Datum:	29.02.2024
Projekt-Nr.:	P502767
Version	
Seitenanzahl:	52
Autoren:	MePa, KuFb, GoAb

Auftraggeber:

Stadt Leipzig

Verkehrs- und Tiefbauamt
Abteilung 66.1
04317 Leipzig, Prager Straße 118

Projekt:

Erstellung einer verkehrsplanerischen Konzeption im Kontext der geordneten städtebaulichen Entwicklung in Neustadt-Neuschönefeld und Volkmarsdorf nördlich der Eisenbahnstraße – Superblocks Leipzig

Inhalt:

Verkehrsuntersuchung

BERNARD Gruppe ZT GmbH
Hoyerswerdaer Straße 5, 01099 Dresden
T +49 351 85349 0 • F +49 351 85349 77
info@bernard-gruppe.com
bernard-gruppe.com

Sitz der Gesellschaft: München
Registergericht München
HRB Nr. 239571
USt-IdNr.: DE261629121

Bank:
Bank für Tirol und Vorarlberg Deutschland
IBAN: DE09 7201 2300 0904 4396 00
BIC: BTVADE61XXX

Geschäftsführung: Jost Mazur, Torsten Heine-Nims, Maria Bernard-Schwarz

Beratende Ingenieure
VBI
Consulting Engineers

INHALTSVERZEICHNIS

1. Einleitung und Aufgabenstellung 5
2. Begrifflichkeiten und Definitionen 6
2.1 Allgemeine Begrifflichkeiten 7
2.2 Definition Superblock 8
3. Vorstellung des Untersuchungsgebiets 9
4. Bestandsanalyse 10
4.1 Fußverkehr 10
4.2 ÖPNV 11
4.3 Radverkehr 12
4.4 Kfz-Verkehr 14
4.5 Verkehrserhebung 15
4.6 Städtebauliche Rahmenbedingungen 19
5. Stärken und Schwächen des Untersuchungsgebietes 21
5.1 Stärken 21
5.2 Schwächen 22
6. Konzeption 23
6.1 Methodisches Vorgehen der Konzepterstellung 23
6.2 Lösungen für den Radverkehr 24
6.3 Konzeptvarianten „Grüne Achse“ und „Grüne Brücke“ 28
6.4 Alternativenuntersuchung 33
6.5 Detaillösung Hildegardstraße 34
6.6 Wirtschaftsverkehr 38
6.7 Einrichtung von Kurzzeitparkplätzen 38
6.8 Weitere Aspekte 39
7. Auswirkungen auf den Verkehr 42
7.1 Auswirkung auf den Quell- und Zielverkehr 42
7.2 Auswirkungen auf den ÖPNV 42
7.3 Auswirkungen auf den fließenden Verkehr 42
8. Variantengewichtung 43
8.1 Schrittweise Umsetzung der Vorzugsvariante 44
9. Zusammenfassung 50
10. Anhang 52

Abbildung 1: Grundprinzip der Verkehrsregelung bei Superblocks 8
Abbildung 2: Projektgebiet und Betrachtungsgebiet in Leipzig 9
Abbildung 3: Kartenausschnitt Fußverkehrsanalyse (Karte 01) 10
Abbildung 4: Kartenausschnitt Analyse des öffentlichen Personennahverkehrs (Karte 02) 11
Abbildung 5: Kartenausschnitt Radverkehrsnetz Leipzig (Karte 03-1) 12
Abbildung 6: Kartenausschnitt ruhender Radverkehr und Sharing-Angebote (Karte 03-2) 13
Abbildung 7: Kartenausschnitt Verkehrsregelung motorisierter Individualverkehr (Karte 04-1) 14
Abbildung 8: Kartenausschnitt ruhender Kfz-Verkehr (Karte 04-2) 15
Abbildung 9: Erhebungskonzept im Untersuchungsgebiet 16
Abbildung 10: Kartenausschnitt Grünraumanalyse (Karte 05) 19
Abbildung 11: Kartenausschnitt Analyse besonderer Ziele im Untersuchungsgebiet (Karte 06) 20
Abbildung 12: Kartenausschnitt Stärkenkarte (Karte 07-2) 21
Abbildung 13: Kartenausschnitt Schwächenkarte (Karte 07-1) 22
Abbildung 14: Zeichen 244.3 und 244.4 - Beginn und Ende einer Fahrradzone 24
Abbildung 15: Zeichen 244.1 und 244.2 - Beginn und Ende einer Fahrradstraße 25
Abbildung 16: Kombination aus Fahrradstraße und Diagonalsperre (FGSV) 26
Abbildung 17: Gestaltung der Querung Ludwigstraße/Herrmann-Liebmann-Straße 27
Abbildung 18: Ausschnitt Planung - Modalfilter Hildegard-/ Ludwigstraße 35
Abbildung 19: ausgewiesene Flächen zur Gestaltung und Nutzung des Superblocks 35
Abbildung 20: Foto Modalfilter Hildegardstraße Blickrichtung: Süden 36
Abbildung 21: Bild Sitzmöglichkeit Hildegardstraße 37
Abbildung 22: Bild Straßenraumbegrünung im Seitenraum 37
Abbildung 23: Superblocks Umsetzung – Bestand 44
Abbildung 24: Superblocks Umsetzung - Schritt 1 - Modalfilter 45
Abbildung 25: Superblocks Umsetzung - Schritt 2 46
Abbildung 26: Superblocks Umsetzung - Schritt 3 47
Abbildung 27: Superblocks Umsetzung - Schritt 4 48

Abbildung 28: Superblocks Umsetzung - Schritt 5 48

1. Einleitung und Aufgabenstellung

Die integrierte und nachhaltige Stadtentwicklung auf der Grundlage der Leipzig-Charta muss konsequent weiterverfolgt und um Aspekte der urbanen Resilienz erweitert werden, um zur Vorsorge, Bewältigung und Nachsorge von Krisenereignissen beizutragen.

Neben dem stadtweiten und regionalen Blick ist dafür eine stärkere Differenzierung auf Quartiersebene erforderlich. Um die urbane Resilienz zu stärken, müssen Städte und Gemeinden weiterhin auf eine umweltgerechte, klimagerechte sowie bewegungs- und gesundheitsfördernde Mobilität setzen. Dabei spielt die Stärkung des Fuß- und Radverkehrs, des ÖPNV sowie von Car-Sharing-Angeboten eine zentrale Rolle. Aber auch mit dem Stichwort „Superblocks“ lassen sich die genannten Ziele inhaltlich untersetzen. Nach dem Erfolg in Barcelona und ersten Schritten in Berlin gibt es auch für Leipzig die Bestrebung, verkehrsberuhigte Superblocks in einem konkreten Stadtquartier umzusetzen.

Ein Superblock ist ein Wohngebiet ohne Kfz-Durchgangsverkehr. Durch Maßnahmen wie Durchfahrtssperren, Einbahnstraßen oder Tempolimits wird verhindert, dass Autofahrerinnen und Autofahrer das Quartier nur als Abkürzung nutzen. Stattdessen wird der reine Durchgangsverkehr auf die Hauptstraßen geleitet. Dadurch werden Zu Fuß gehen und Rad fahren innerhalb des Quartiers sicherer und angenehmer. Menschen können weiterhin mit dem Auto in das Gebiet hineinfahren und alle Gebäude im Superblock sind weiterhin für Rettungsfahrzeuge, Müllabfuhr, Lieferverkehr und Anwohner erreichbar. Der Kfz-Verkehr im Quartier sinkt und es ergeben sich Möglichkeiten, den öffentlichen Raum neu zu verteilen und zu bespielen z.B. durch Aufenthaltsplätze, Sitzgelegenheiten, Sport- und Spielplätze, Grünflächen oder Fußgängerzonen und Fahrradstraßen.

Das Betrachtungsgebiet ist durch gründerzeitliche Blockrandbebauung geprägt. Der Stadtteil ist wegen seiner Innenstadtnähe als Wohnlage beliebt. Diverse Einkaufsmöglichkeiten, medizinische Einrichtungen sowie Schulen und Kitas befinden sich in direkter Umgebung. Das Leipziger Zentrum und Hauptbahnhof erreicht man fußläufig innerhalb kurzer Zeit, B2 und B6/B87 mit Anbindung an die Autobahn sind wenige hundert Meter entfernt. Beim Betrachtungsgebiet handelt es sich demnach um ein dicht besiedeltes und sozial gemischtes, urbanes Quartier. Grundlage der Klassifikation des Straßennetzes in der Stadt Leipzig ist die RIN[1]. Die detaillierte Untersuchung des klassifizierten Straßennetzes im Untersuchungsgebiet wird in Kapitel 4.4 vorgenommen.

Der vorliegende Bericht stellt die verkehrsplanerische Konzeption nach dem Superblock-Prinzip für die Quartiere Neustadt-Neuschönefeld und Volksmarsdorf dar.

[1] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV): „Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN)“, FGSV-Verlag, Köln, 2008

2. Begrifflichkeiten und Definitionen

Das **Untersuchungsgebiet** ist ein im Vorfeld festgelegter räumlicher Bereich, in welchem die in der Aufgabenstellung genannten Fragestellungen analysiert werden. Dieses erstreckt sich entsprechend der Abbildung 2 nördlich der Eisenbahnstraße in den Stadtteilen Neustadt-Neuschönefeld und Volkmarsdorf.

Der **Durchgangsverkehr** wird in den beiden Wohnbezirken Neustadt-Neuschönefeld und Volkmarsdorf ermittelt. Dabei werden jene Verkehre, welche ohne eine Quelle, Ziel oder Zwischenziel das Untersuchungsgebiet über eine Hauptverkehrsstraße oder eine Nebenstraße passieren, als Durchgangsverkehr bezeichnet. Des Weiteren werden die Verkehrsströme an den lichtsignalgeregelten Knotenpunkten entlang der Eisenbahnstraße und ein Querschnitt am nördlichen Rand des Untersuchungsgebietes auf der Herrmann-Liebmann-Straße ermittelt.

Der **Kordon** stellt die Umgrenzung des Untersuchungsgebietes dar.

Die Punkte, an denen die Verkehrserhebung durchgeführt wird, werden als **Erhebungsstellen** bezeichnet und sind mit Q1 und K1 bis K3 fortlaufend nummeriert. Die Querschnitte für die Durchgangsverkehrserhebung sind mit Ke 1 bis KE 6 nummeriert. Dabei bilden die Erhebungsstellen die Kordonquerschnitte.

Als **Quellverkehr (QV)** wird jeglicher Verkehr bezeichnet, der seinen Ursprung innerhalb des Untersuchungsgebietes hat und dieses über eine der Erhebungsstellen verlässt.

Zielverkehr (ZV) ist all jener Verkehr, der von außerhalb über eine der Erhebungsstellen in das Untersuchungsgebiet einfährt und dort verweilt bzw. ein Ziel anfährt.

Fahrten innerhalb und zwischen den beiden Untersuchungsgebieten gelten als **Binnenverkehr (BV)**.

Durchgangsverkehr (DV) ist der Verkehr, der von außerhalb über eine der Erhebungsstellen in das Untersuchungsgebiet einfährt und es innerhalb eines definierten Zeitfensters über eine der Kordonstellen wieder verlässt.

2.1 Allgemeine Begrifflichkeiten

Zur Lenkung des Kfz-Verkehrs können innerhalb der Wohngebiete **Modalfilter** errichtet werden. Diese werden in Form einer diagonalen Pollerreihe hergestellt. Diese lenken den Kfz-Verkehr in den Knotenpunktbereich in die gewünschte Richtung, während die Knotenpunkte von zu Fuß gehenden und Rad fahrenden weiterhin in alle Richtungen befahren werden können.

Verkehrsberuhigte Bereiche dienen innerhalb der Wohngebiete dazu den fließenden Kfz-Verkehr zu beruhigen. Außerdem können innerhalb der Bereiche die Verkehrsflächen zur Aufenthaltsqualität und Begegnungsflächen umgewandelt werden. Sie werden mit StVO-Zeichen 325.1 (Beginn) und 325.2 (Ende) beschildert.

Der Kfz-Verkehr kann innerhalb der Wohngebiete zusätzlich über Einbahnstraßen gelenkt werden. In **Unechte Einbahnstraßen** wird die Zufahrt von einer Seite unterbunden während innerhalb des Straßenabschnittes weiterhin in beide Richtungen verkehrt werden kann. Über das Zusatzzeichen 1022 kann der Radverkehr in beide Richtungen freigegeben werden.

Unter der Bezeichnung **Aktive Mobilität** werden alle Fortbewegungsmöglichkeiten zusammengefasst, welche mit Hilfe der eigenen Muskelkraft erfolgen. Dies beinhaltet hauptsächlich das zu Fuß gehen und das Radfahren in der städtischen Mobilität.

Zu den **besonders schutzbedürftigen Verkehrsteilnehmenden** zählen unter anderem Kinder, ältere Menschen und mobilitätseingeschränkte Menschen. Diese müssen zur Gewährleistung eines sicheren Verkehrsablaufes besonders berücksichtigt werden. Insbesondere an Orten, welche ein erhöhtes Verkehrsaufkommen einer besonders Schutzbedürftigen Menschengruppe sollen entsprechend der Regelwerke identifiziert und berücksichtigt werden. Insbesondere die Wege zu Schule, KiTa und Freizeitzielen müssen zur Berücksichtigung von Kindern als schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende betrachtet werden.

Personen, welche ihr Fahrzeug nicht länger als **Kurzparker** bezeichnet. Entsprechend dieser Nutzergruppen, können Stellplätze über die Beschilderung zeitlich beschränkt und als **Kurzzeitparkplätze** bezeichnet werden.

2.2 Definition Superblock

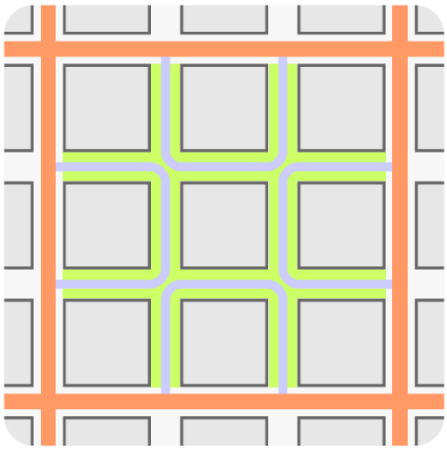


Abbildung 1: Grundprinzip der Verkehrsregelung bei Superblocks

Der Superblock-Begriff stammt aus Barcelona und geht auf den Gestaltungsansatz des Spaniers Salvador Rueda zurück. Zur Reduzierung von Lärm- und Schadstoffbelastung, gegen die sommerliche Hitzeentwicklung und für die Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie der Aufenthaltsqualität werden in der spanischen Großstadt seit fast zehn Jahren städtische Quartiere in Superblocks umgewandelt. In der Grundidee wird in den quadratischen Superblocks mit Hilfe von Einbahnstraßen und Durchfahrtsperren (wie in Abbildung 1 zu sehen) der Durchgangsverkehr vermieden und so die Bereiche in den Blocks verkehrsberuhigt. Der motorisierte (Individual-)Verkehr kann in Schleifen in das Gebiet hinein- und dann auf derselben Seite wieder aus dem Gebiet hinausfahren. Außerdem wird er innerhalb des Superblocks in der Hierarchie der Verkehrsmodi nach unten versetzt. Der Straßenraum wird umverteilt hin zu mehr Rad- und Fußverkehr und dementsprechend gestaltet. Einige der Flächen, die vorher dem fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr zugewiesen waren, werden für mehr Aufenthaltsqualität, zum Beispiel durch Begrünung, Spielgeräte und anderes Mobiliar, genutzt. Neben den anfangs benannten Zielen sollen dadurch langfristig auch Veränderungen im Mobilitätsverhalten der Menschen zugunsten des Umweltverbundes bewirkt werden.

Diese Idee wurde in den letzten Jahren auch in anderen Städten aufgegriffen, die das Konzept für ihre Zwecke abwandeln. Beispiele dafür sind die Kiezblocks in Berlin und die Supergrätzl in Wien. Gemein haben sie, dass der Durchgangsverkehr durch das Quartier unterbunden und der Straßenraum mit unterschiedlich aufwendigen Maßnahmen aufgewertet wird. Die Spannweite reicht dabei von einfachen Maßnahmen wie Pflanzkübeln und farblichen Gestaltungen der Oberfläche bis hin zu vollständigen Umbauten und Umgestaltungen ganzer Straßenzüge. Häufig wird mit einfachen Maßnahmen begonnen, tiefgreifendere Veränderungen sollen dann in späteren Umsetzungsstufen folgen. Oft sind lokale Initiativen Auslöser des Prozesses. Deren Einbindung ist elementarer Teil des Implementierungsprozesses.

In Barcelona wird die Grundidee der Superblocks mittlerweile erweitert und ergänzt durch einen globaleren Ansatz. Dabei geht es vorrangig um ganze Straßenzüge, die als grüne Achsen verkehrsberuhigt werden und umgestaltet werden. Sie sollen schließlich attraktiv für aktive Mobilität und Aufenthalt sein. An den Schnittstellen dieser Achsen werden besondere Stadtplätze gestaltet. Durch diese Strategie bietet sich die Möglichkeit, den Superblock-Gedanken auch außerhalb von starren und lokalen Quartiers-Grenzen umzusetzen und einzelne Superblocks als Netz miteinander zu verbinden.

3. Vorstellung des Untersuchungsgebiets

Das Untersuchungsgebiet befindet sich in den Leipziger Stadtquartieren Neustadt-Neuschönefeld und Volkmarsdorf. Die beiden Stadtteile bilden gemeinsam mit Althen-Kleinpösna, Anger-Crottendorf, Baalsdorf, Engelsdorf, Heiterblick, Mölkau, Paunsdorf und Sellerhausen-Stünz den Stadtbezirk Ost.

Die Stadtteile Neustadt-Neuschönefeld und Volkmarsdorf befinden sich circa einen Kilometer östlich des Zentrums der Stadt Leipzig. Das Projektgebiet wird im Norden durch die Eisenbahnstrecke zum Hauptbahnhof, im Osten durch die Torgauer Straße, im Süden durch die Eisenbahnstraße und im Westen durch das angrenzende Gewerbegebiet begrenzt.

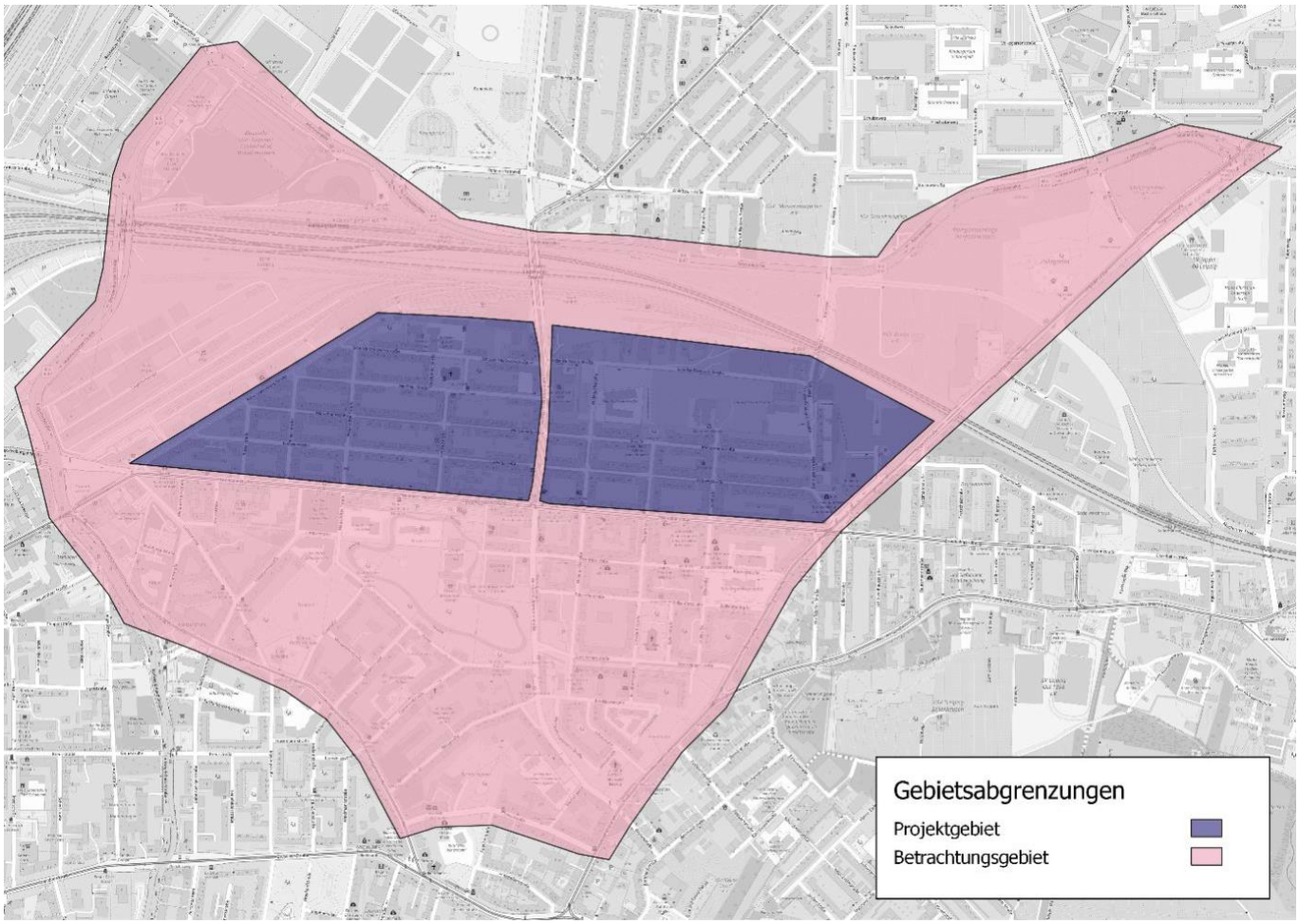


Abbildung 2: Projektgebiet und Betrachtungsgebiet in Leipzig

Das Untersuchungsgebiet wird durch eine gründerzeitliche Blockrandbebauung geprägt. Entlang der Rosa-Luxemburg-Straße im Westen des Gebietes und nördlich der östlichen Schulze-Delitzsch-Straße sind gewerbliche und industrielle Nutzungen angesiedelt. Entlang der Eisenbahnstraße befinden sich vielfältige gewerbliche Erdgeschossnutzungen. Zusätzlich grenzt südlich der Eisenbahnstraße der Stadtteilpark „Rabet“ an das Untersuchungsgebiet. In der Mitte des Gebietes quert mit der Herrmann-Liebmann-Straße eine Hauptverkehrsstraße das Untersuchungsgebiet. Nördlich der Mariannenstraße befindet sich innerhalb von Volkmarsdorf eine Brachfläche, welche zum aktuellen Zeitpunkt als Aufforstungsfläche dient und nicht für die Öffentlichkeit freigegeben ist. Zusätzlich befinden sich diverse kleinere Parks, Plätze und Spielflächen innerhalb von Neustadt-Neuschönefeld und Volkmarsdorf. Es

handelt sich um ein dicht besiedeltes und sozial gemischtes, urbanes Quartier in zentraler Lage innerhalb der Stadt Leipzig. Die statistische PKW-Dichte ist laut dem Leipziger Amt für Statistik im gesamtstädtischen Vergleich als gering einzustufen.

4. Bestandsanalyse

In der Bestandsanalyse wird das Untersuchungsgebiet bezüglich der lokalen Gegebenheiten für die verschiedenen Verkehrsmodi geprüft und analysiert. Zusätzlich werden weitere städtebauliche Faktoren betrachtet, welche sowohl das Mobilitätsverhalten als auch verschiedene Nutzergruppen ansprechen.

4.1 Fußverkehr

Abbildung 3: Kartenausschnitt Fußverkehrsanalyse (Karte 01)

Auch wenn sich das Untersuchungsgebiet durch seine Nutzungsmischung auszeichnet, sind weite Teile des Quartiers von Wohnbebauung geprägt. Fußverkehr entsteht unter anderem in Zuwegen zu Haltestellen des ÖPNV (siehe Kapitel 4.2) im Bereich der Eisenbahnstraße. Im Gebiet befindet sich, wie in Karte 01 dargestellt, eine Grundschule an der Schulze-Delitzsch-Straße nördlich des Neustädter Markts. Außerdem grenzen an die Herrmann-Liebmann-Straße eine Kindertagesstätte und ein Seniorenheim. An der Hildegardstraße liegt eine weitere Kindertagesstätte. Diese Einrichtungen stellen wichtige Ziele für schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende dar.

Parks und öffentliche Grünflächen stellen ebenfalls relevante Ziele für Fuß- und Radverkehr dar. Das gleiche gilt für gewerbliche Erdgeschossnutzungen. Diese beiden Aspekte werden in Kapitel 4.6 thematisiert.

Die Eisenbahnstraße und die Herrmann-Liebmann-Straße stellen aufgrund der Verkehrsstärken eine Barriere für den querenden Fuß- und Radverkehr dar. Insbesondere im Süden im Bereich des Stadtteilparks „Rabet“ ist ein erhöhtes Querverkehrsaufkommen über die Eisenbahnstraße vorhanden. Signalisierte Querungsstellen befinden sich an den Knotenpunkten mit der Rosa-Luxemburg-Straße, der Herrmann-Liebmann-Straße und der Torgauer Straße. Auf Höhe der Neustädter Straße existiert eine Fußgänger-Lichtsignalanlage. Eine ebensolche befindet sich auch an der Herrmann-Liebmann-Straße zwischen Schulze-Delitzsch-Straße und Meißner Straße.

Im Stadtteil Neustadt-Neuschönefeld sind bereits heute viele Knotenpunkte im Nebennetz mit Elementen zur Barrierefreiheit ausgestattet und erleichtern so Nahmobilität für mobilitätseingeschränkte Personen. Im östlichen Stadtteil Volkmarsdorf besteht an den Knotenpunkten hingegen stärkeres Optimierungspotenzial.

Innerhalb des Untersuchungsgebietes liegen eine Grundschule und zwei Kindertagesstätten. An diesen muss mit einem stark erhöhten Verkehrsaufkommen von besonders schutzbedürftigen Verkehrsteilnehmern gerechnet werden.

4.2 ÖPNV

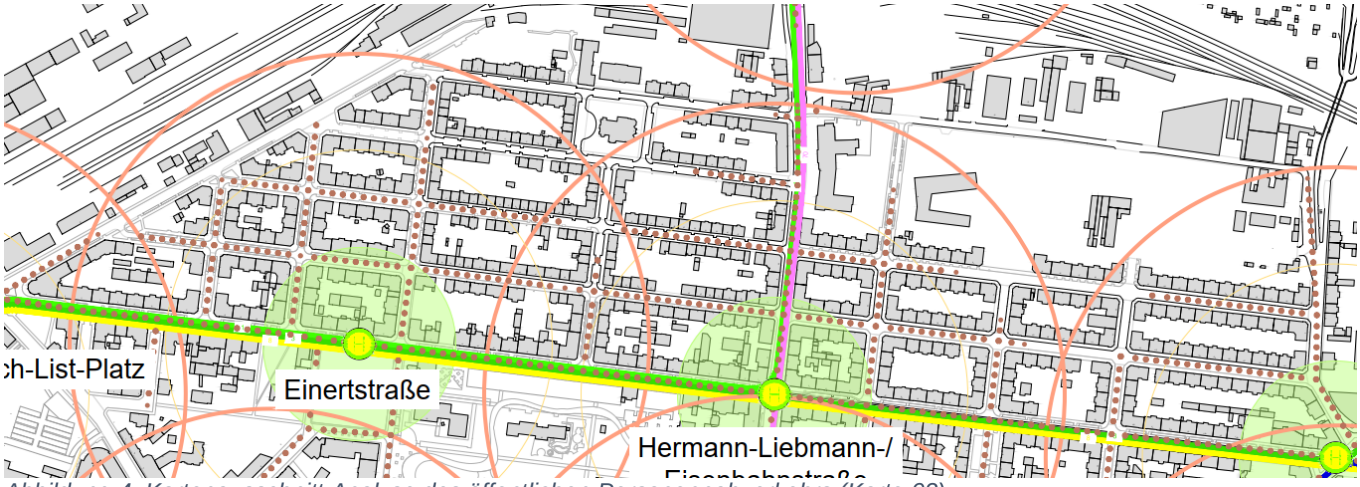


Abbildung 4: Kartenausschnitt Analyse des öffentlichen Personennahverkehrs (Karte 02)

Im Bereich des Untersuchungsgebietes verkehren die Straßenbahnlinien 1, 3 und 8 sowie die Buslinie 70. Zusätzlich wird das Untersuchungsgebiet im Süden von der Straßenbahnlinie 7 und der Buslinie 72/73 tangiert.

Nördlich des Untersuchungsgebietes befindet sich die Haltestelle Stannebeinplatz, welche von der Straßenbahnlinie 1 und der Buslinie 70 bedient wird. Entlang der Eisenbahnstraße werden die Haltestellen Friedrich-List-Platz, Einertstraße und Eisenbahnstraße/Herrmann-Liebmann-Straße mit den Straßenbahnlinien 1, 3 und 8 sowie die Haltestelle Torgauer Platz mit den Straßenbahnlinien 3, 7 und 8 bedient. Die Buslinie 70 verkehrt über die Haltestelle Herrmann-Liebmann-Straße in südliche Richtung zur Dornbergerstraße. Im Südosten des Stadtteilparks „Rabet“ bedient die Buslinie 72/73 die Haltestelle Elsastraße. Insbesondere die Haltestelle Herrmann-Liebmann-Straße bildet durch ihre zentrale Lage und die Bedienung mit drei Straßenbahnlinien und einer Buslinie den zentralen Anschlusspunkt an das öffentliche Personennahverkehrssystem für das Untersuchungsgebiet. Innerhalb des Projektgebietes verkehrt kein ÖPNV.

Jeder Haltestelle wird ein Einzugsbereich mit einem Radius von 300 m zugewiesen. Dies bedeutet bei einer Gehgeschwindigkeit von 1,0 m/s eine fußläufige Erreichbarkeit einer Haltestelle innerhalb von 5 Minuten.

Über die Eisenbahnstraße besteht eine gute Erschließung des Untersuchungsgebietes. Im nördlichen Teil des Untersuchungsgebietes existieren Gebiete, welche nicht durch einen 300-Meter-Einzugsbereich

abgedeckt und somit nicht ausreichend durch den ÖPNV erschlossen sind. Abbildung 4 und die Karte 02 aus dem Anhang verdeutlichen dies.

4.3 Radverkehr

Fließender Radverkehr

Abbildung 5: Kartenausschnitt Radverkehrsnetz Leipzig (Karte 03-1)

Sowohl die Eisenbahnstraße als auch die Herrmann-Liebmann-Straße werden im Leipziger Radverkehrsentwicklungsplan als innergemeindliche Hauptradverbindungen eingestuft. Erstere stellt eine Verbindung zwischen der Leipziger Innenstadt westlich und Randgebieten im Nordosten von Leipzig, wie Paunsdorf und Engelsdorf, her. Über die Herrmann-Liebmann-Straße fließt Radverkehr zwischen Reudnitz im Süden und Mockau im Norden. Der Leipziger Hauptbahnhof und das Hauptzentrum ist vom Untersuchungsbiet aus mit dem Fahrrad in circa 5 Minuten zu erreichen. Gleiches gilt für das Grundzentrum in Reudnitz. In der Fortschreibung des Radverkehrsentwicklungsplans ist vorgesehen den Kohlweg als IR III-Verbindung aufzuwerten und als Teil eines Stadtteilringes auszuweisen, so dass diese Radverbindung zukünftig gestärkt wird.

In Richtung Süden verkehrende Radfahrende werden auf der Herrmann-Liebmann-Straße im Mischverkehr geführt, was im Gegensatz zur angedachten Bedeutung der Straße im Leipziger Radverkehrsnetz steht. Auf den weiteren Abschnitten der Hauptverkehrsstraßen wird der Radverkehr im Planungsgebiet auf Radfahrstreifen geführt. Entlang der Eisenbahnstraße sind diese untermaßig. Im Nebennetz innerhalb der beiden Quartiere wird der Radverkehr aufgrund der Tempo-30-Zone im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Separate Radverkehrsanlagen sind nicht vorhanden.

Das Radverkehrsnetz im Untersuchungsgebiet wird in Abbildung 5 dargestellt.

Entlang der Radhauptrouten Eisenbahnstraße und Herrmann-Liebmann-Straße wurde im Rahmen von Verkehrserhebungen auch der Radverkehr gezählt. Die Ergebnisse befinden sich in Kapitel 4.5.

Ruhender Radverkehr:

Abbildung 6: Kartenausschnitt ruhender Radverkehr und Sharing-Angebote (Karte 03-2)

Unter dem ruhenden Radverkehr werden Radabstellanlagen, Bike-Sharing-Angebote sowie Stellflächen für E-Scooter zusammengefasst.

Entlang der Eisenbahnstraße ist ein dichtes und vielfältiges Angebot an Radabstellanlagen vorhanden. Aber auch im westlichen Teil, dem Quartier Neustadt, stehen vielerorts Radabstellanlagen im Straßenraum zur Verfügung. In Volkmarsdorf fällt das Angebot deutlich geringer aus. Bei der Erhebung wurden entlang der Mariannenstraße vermehrt frei abgestellte Fahrräder vermerkt. Diese stellen ein Indiz für fehlende oder überlastete Radabstellanlagen dar.

Die Bike-Sharing Firma *Nextbike* bietet im Untersuchungsgebiet vier Stationen zum Abstellen von Leihfahrrädern an. Drei Stationen befinden sich entlang der Eisenbahnstraße in unmittelbarer Nähe zu den ÖPNV-Haltestellen Einertstraße, Herrmann-Liebmann-/ Eisenbahnstraße und Torgauer Platz. Die vierte Station befindet sich am Knotenpunkt der Herrmann-Liebmann-Straße mit der Schulze-Delitzsch-Straße. Die Stationen können sowohl für Leihfahrräder als auch für Leih-E-Scooter der Firma *Tier* verwendet werden. Eine flexible Abstellzone, wie in der Leipziger Innenstadt, findet sich innerhalb des Gebietes oder den Straßenzügen des Gebietes nicht wieder. Stellflächen für E-Scooter gibt es lediglich am Knotenpunkt Herrmann-Liebmann-Straße / Eisenbahnstraße und am Torgauer Platz.

4.4 Kfz-Verkehr

Für die Analyse des Kfz-Verkehrs im Untersuchungsgebiet werden das Verkehrsnetz des fließenden Kfz-Verkehrs sowie die Flächen des ruhenden Kfz-Verkehrs inklusive von Car-Sharing-Angeboten betrachtet.

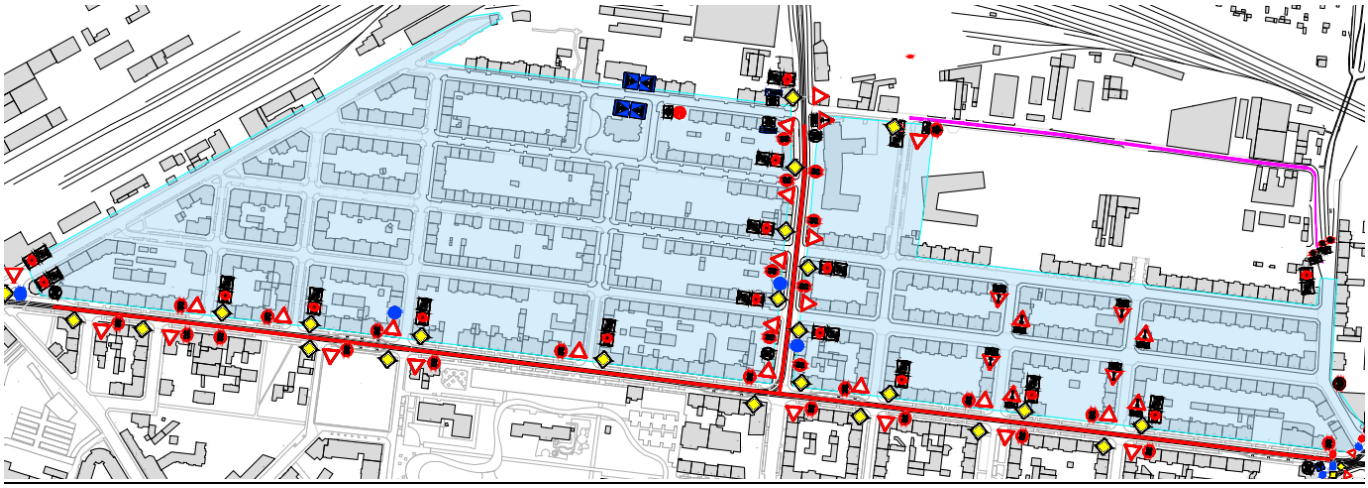


Abbildung 7: Kartenausschnitt Verkehrsregelung motorisierter Individualverkehr (Karte 04-1)

Das Verkehrsnetz des Kfz-Verkehrs wird nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) klassifiziert. Die Herrmann-Liebmann-Straße und die Torgauer Straße werden als innergemeindliche Hauptverkehrsstraßen dritter Ordnung eingestuft. Die Eisenbahnstraße gilt als innergemeindliche Hauptverkehrsstraße vierter Ordnung. Die weiteren Straßen innerhalb des Projektgebietes sind dem Nebennetz zugeordnet. In Umgrenzung des größeren Betrachtungsgebietes liegen mit der Adenauerallee, der Brandenburger Straße, der Kohlgartenstraße, der Ludwig-Erhard-Straße, der Lilienstraße sowie der Wurzener Straße weitere Hauptverkehrsstraßen. Vom Untersuchungsgebiet ausgehend können die Leipziger Innenstadt in 5 Minuten, die A14 in 12 und der Leipziger Flughafen in 20 Minuten mit dem Auto erreicht werden.

Die Eisenbahnstraße und die Herrmann-Liebmann-Straße werden entsprechend der Verkehrsregelung als Vorfahrtsstraßen eingestuft. Der Knotenpunkt beider Straßen ist genauso wie jene Knotenpunkte der Eisenbahnstraße mit der Rosa-Luxemburg-Straße und mit der Torgauer Straße signalisiert. Die übrigen Straßen werden untereinander mit „Rechts-vor-Links“ geregelt.

Beide Hauptstraßen sind durchweg mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h befahrbar. Die beiden Quartiere westlich und östlich der Herrmann-Liebmann-Straße sind jeweils als Tempo-30-Zone ausgewiesen. Auf den Hauptverkehrsstraßen und in den Erschließungsstraßen bestehen somit keine Unterschiede bezüglich der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.

Innerhalb des Projektgebietes befindet sich auf der Schulze-Delitzsch-Straße in Neustadt-Neuschönefeld abschnittsweise eine unechte Einbahnstraße. Östlich der Herrmann-Liebmann-Straße ist die Schulze-Delitzsch-Straße in Volkmarsdorf nur für Anlieger freigegeben. Außerdem ist dieser Straßenabschnitt der einzige innerhalb des Projektgebietes, welcher lediglich auf einer Fahrbahnseite durch einen Seitenraum begleitet wird. Die nördliche Fahrbahnseite wird direkt von gewerblichen und industriellen Nutzungen bebaut.

Ruhender Verkehr

Abbildung 8: Kartenausschnitt ruhender Kfz-Verkehr (Karte 04-2)

Im Projektgebiet stehen derzeit in jeder Straße Stellplätze im öffentlichen Straßenraum zur Verfügung (Parken am Fahrbahnrand). Lediglich in der Schulze-Delitzsch-Straße ist in einzelnen Abschnitten kein Fahrbahnrandparken möglich. In der Bennigsenstraße stehen senkrecht angeordnete Stellplätze zur Verfügung.

Insgesamt bieten sich in den Quartieren circa 1.800 öffentliche Pkw-Stellplätze. Diese werden nicht bewirtschaftet.

Die Firma teilAuto bietet jeweils einen Car-Sharing-Standort in der Rosa-Luxemburg-Straße, Eisenbahnstraße, Elisabethstraße und der Schulze-Delitzsch-Straße. Außerdem befindet sich noch ein fünfter Standort nördlich des Untersuchungsgebietes am Stannebeinplatz.

4.5 Verkehrserhebung

Anlass:

Das Projektgebiet in Leipzig Volkmarsdorf und Neustadt-Neuschönefeld ist durch eine starke Wohnnutzung geprägt. In diesem Bereich kommt es zu Nutzungskonflikten zwischen den Anwohnern, dem ruhenden und dem fahrenden Kfz-Verkehr. Innerhalb des Wohngebietes soll der fahrende Kfz-Verkehr auf das Quell- und Zielverkehrsaufkommen durch die Wohnbevölkerung reduziert werden, sodass die Nutzungskonflikte minimiert, die städtebauliche Entwicklung gefördert und die Verkehrssicherheit erhöht werden können.

Es ist eine Verkehrserhebung (Querschnittszählungen und Kennzeichenerfassung) durchzuführen. Ziel der Erhebung ist es, den Anteil des Durchgangsverkehrs innerhalb der Wohngebiete am Gesamtanteil des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) an einem Werktag zu ermitteln.

Hierfür wurden am Donnerstag, 04. Mai 2023, an sechs Querschnitten (Kordonstellen) Verkehrsstromzählungen (Querschnittszählungen) und Kennzeichenerfassungen durchgeführt. Die Erfassungen erfolgten über 24 h (00:00 bis 24:00 Uhr). Die Lage der Querschnitte ist in Abbildung 9

dargestellt. Die Erhebungsstellen und der Erhebungstermin wurden im Vorfeld mit der Stadt Leipzig als Auftraggeber abgestimmt.

Verkehrszählung Hauptstraßen

Die Herrmann-Liebmann-Straße stellt entsprechend der Klassifizierung der RIN eine innergemeindliche Hauptverkehrsstraße der Klasse HS III dar. Die Eisenbahnstraße wird als innergemeindliche Hauptverkehrsstraße HS IV klassifiziert. Die Torgauer Straße im Osten des Gebietes wird ebenfalls wie die Herrmann-Liebmann-Straße als HS III eingestuft. Alle weiteren Straßen im Projektgebiet werden als sonstige Straßen zur Erschließung des Wohnviertels klassifiziert. Für die Verkehrserhebung der Verkehrsmengen im Untersuchungsgebiet werden an drei verschiedenen Knotenpunkten die Verkehrsmengen und Knotenpunktströme erhoben. Außerdem wird nördlich des Untersuchungsgebietes eine Querschnittszählung auf der Herrmann-Liebmann-Straße durchgeführt. Die Erhebungsstellen sind in Abbildung 9 dargestellt.

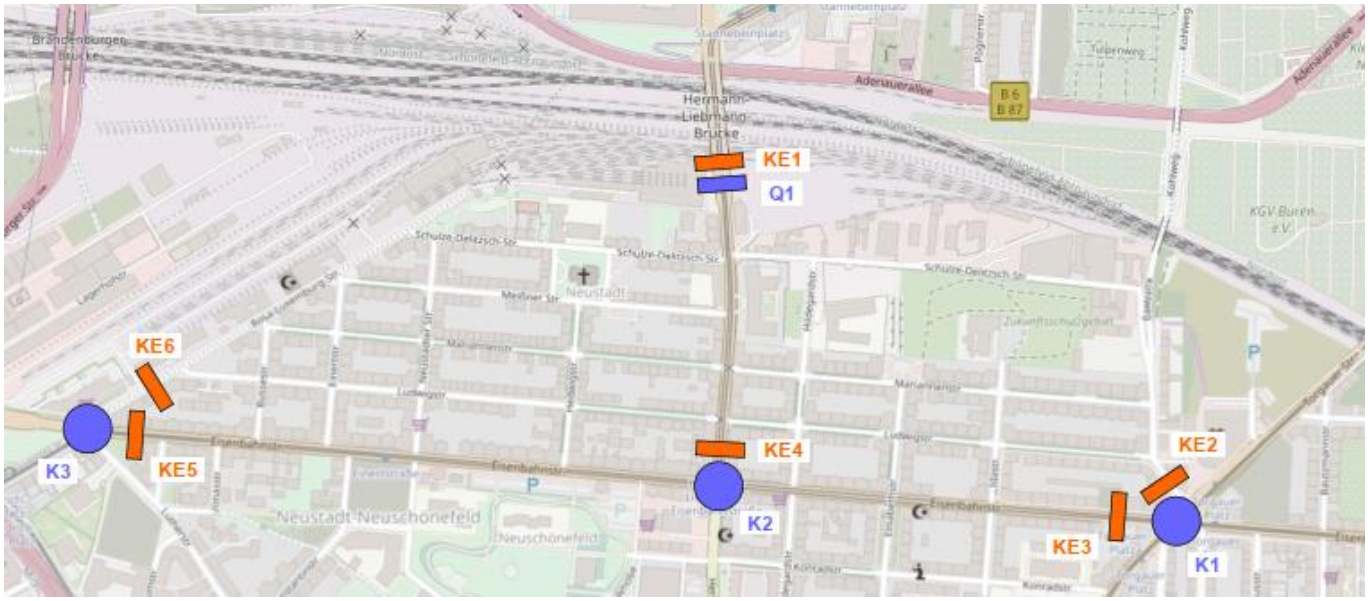


Abbildung 9: Erhebungskonzept im Untersuchungsgebiet

An den Straßenquerschnitten KE1 bis KE6 werden über ein zusätzliches Erhebungssystem die ein- und ausfahrenden Fahrzeuge erfasst und entsprechend für die Bestimmung des Durchgangsverkehrs aufgenommen. Die Erhebungswerte der Knotenpunktzählungen sind im Anhang 4 in den Knotenstromdiagrammen dargestellt.

Der Durchgangsverkehr innerhalb des Wohngebietes wird im östlichen Stadtquartier Volkmarsdorf zwischen KE1, KE2 und KE3 ermittelt. In Neustadt-Neuschönefeld wird der Durchgangsverkehr zwischen KE1, KE5 und KE6 erhoben. Wichtig ist, dass der Durchgangsverkehr im Wohngebiet nur ermittelt werden kann, wenn die Fahrzeuge nicht über die Hauptverkehrsstraßen und damit einhergehend nicht über den Knotenpunkt K2 beziehungsweise den Querschnitt KE4 verkehren.

Die reine Fahrzeit zwischen KE 2 und KE 6 beträgt ca. 7,5 Minuten. Darauf basierend ist ein **Zeitfenster von 8** Minuten definiert worden. Wurden Fahrzeugkennzeichen innerhalb dieses Zeitfensters an zwei Querschnitten in entsprechender Fahrtrichtung registriert, werden diese Fahrzeuge als Durchgangsverkehr gewertet. Bei längeren Durchfahrtszeiten ist davon auszugehen, dass innerhalb des

Gebietes für bestimmte Zwecke länger gehalten wurde. Diese Verkehre fahren zwar ins Gebiet ein und gegebenenfalls an einem anderen Querschnitt wieder aus; da aber im inneren des Gebiets Erledigungen vorgenommen wurden, handelt es sich nicht um Durchgangsverkehr gemäß der oben genannten Definition. Vielmehr wurden diese Verkehre dem Quell- bzw. Zielverkehr zugeordnet.

In Neustadt-Neuschönefeld konnte am Erhebungstag ein Durchgangsverkehr von 1.385 Kfz/24 h ermittelt werden. In Volkmarsdorf wurden 347 Kfz/24 h als Durchgangsverkehr innerhalb des Wohngebietes erfasst. In Neustadt-Neuschönefeld verkehrt der Hauptteil des Durchgangsverkehrs von Norden kommend in Richtung Südwesten. Diese Verbindung kann zum einen durch die Einbahnstraßenrichtung auf der Schulze-Delitzsch-Straße und zum anderen durch das Stadtzentrum und den Hauptbahnhof im Südwesten des Gebietes begründet werden. Auf der Verbindung zwischen KE1 und KE6 kann zudem eine verstärkte Morgenspitzenstunde des Durchgangsverkehrs zwischen 7 und 8 Uhr festgestellt werden, welche neben dem Berufsverkehr durch den Hol- und Bringverkehr der Grundschule an der Schulze-Delitzsch-Straße begründet werden kann. Die anderen Verbindungen stellen den üblichen Verlauf der Tagesganglinie der Querschnittserhebungen ebenfalls im Durchgangsverkehr dar.

In der folgenden Tabelle werden die Erhebungsdaten der Stadt Leipzig aus den Jahren 2015 bis 2021 mit den Erhebungsdaten vom 03.05.2023 verglichen.

Tabelle 1: Verkehrsmengen Straßenquerschnitte - Vergleich 2015 bis 2021 mit 2023

Streckenabschnitt	Leipzig 2015 bis 2021 in [Kfz/24 h]	Bernard 2023 in [Kfz/24 h]	Differenz
Eisenbahnstraße West	13.650	8.986	- 4.700
Rosa-Luxemburg-Straße	1.900	3.422	+ 1.500
Herrmann-Liebmann-Straße	11.700	12.360	+ 600
Eisenbahnstraße Ost	10.400	10.536	+ 200
Torgauer Straße Nord	15.400	9.258	- 6.000
Torgauer Straße Süd	10.800	6.951	- 3.900

Der Durchgangsverkehr, welcher im Wohngebiet in Neustadt-Neuschönefeld erhoben wurde, soll künftig auf die Hauptverkehrsstraßen, also den Streckenabschnitt Eisenbahnstraße West verlagert werden. Dementsprechend werden maximal 1.385 Kfz/24 h vom Wohngebiet auf die Streckenabschnitte verlagert, sofern bei den Fahrten lediglich kleinräumige Verkehrsverlagerungen auftreten. Allerdings ist davon auszugehen, dass sich der Kfz-Verkehr großräumig im Stadtgebiet auf verschiedene Straßenabschnitte verteilt. Langfristig können sich auch Modal Shift-Effekte einstellen, wodurch verschiedene Nutzergruppen ihr Verkehrsverhalten über andere Verkehrsmodi abwickeln. Auf dem Abschnitt Eisenbahnstraße West würden im Vergleich zu 2023 mit den maximal unterstellten 1.385 Kfz/24 h circa 15,4 % mehr Fahrten stattfinden. Im Vergleich zu den Verkehrsmengen der Jahre 2015 bis 2021 fahren dann jedoch immer noch circa 3.300 Kfz/24 h weniger auf der westlichen Eisenbahnstraße.

In Volkmarsdorf soll der Durchgangsverkehr durch die verkehrsplanerische Konzeption zukünftig auf den östlichen Abschnitt der Eisenbahnstraße verlagert werden. Mit 385 Kfz/24 h werden auf diesem Straßenabschnitt circa 3,3 % mehr Kraftfahrzeuge verkehren.

Bei der Verkehrserhebung an den Knotenpunkten wurde der Radverkehr auf der Fahrbahn automatisiert miterfasst. Anhand dieser Zähldaten wurden am 04.05.2023 bis zu 1.300 Radfahrende auf der Eisenbahnstraße und bis zu 1.200 Radfahrende auf der Herrmann-Liebmann-Straße gezählt. Auf der Rosa-Luxemburg-Straße wurden bis zu 1.800 Radfahrende aufgezeichnet. Da der Radverkehr im Seitenraum nicht gesondert erhoben wurde ist das tatsächliche Radverkehrsaufkommen in allen Straßenquerschnitten als deutlich höher einzuschätzen. In den Erschließungsstraßen wurde keine gesonderte Erhebung durchgeführt.

4.6 Städtebauliche Rahmenbedingungen

Zusätzlich zum Mobilitätsverhalten der Anwohnenden können städtebauliche Rahmenbedingungen Einfluss auf das Verkehrsaufkommen haben. Außerdem stellen die städtebaulichen Rahmenbedingungen Grenzen und Ausbreitungsräume für die Verkehrsräume dar.

Im Projektgebiet vorherrschend ist eine gründerzeitliche Blockrandbebauung mit Wohnnutzung oder gemischter Nutzung von Wohnen und Gewerbe. In den nördlichen Teilen des Gebietes existieren Flächen zur gewerblichen oder industriellen Nutzung.

Grünflächen:

Abbildung 10: Kartenausschnitt Grünraumanalyse (Karte 05)

Unter Grünflächen werden alle Parks, Plätze, Spielflächen und öffentliche Plätze zur freizeitlichen Nutzung zusammengefasst.

Innerhalb des westlichen Quartiers liegen der Lutherplatz und der Neustädter Markt als Grünanlagen. Im Bereich des Neustädter Markts befindet sich der Bürgerpark an der Meißner Straße. Dazu kommen Gärten, Kleingartenanlagen und Spielplätze, welche von Vereinen betrieben werden. Im östlichen Quartier befindet sich ein Spielplatz an der Mariannenstraße. Die Nutzung der weitläufigen Brachfläche zwischen der Mariannenstraße und Schulze-Delitzsch-Straße ist zum aktuellen Zeitpunkt nicht geklärt. Sie dient aktuell als nicht öffentliche Aufforstungsfläche.

Die vorhandenen Spielplätze und Grünanlagen befinden sich in der Regel in Bebauungslücken. Wie bei gründerzeitlicher Blockrandbebauung typisch, ist kaum Platz für größere Grünflächen im Straßenraum vorhanden. Dafür ergeben sich häufig private Grünflächen in den Innenhöfen. Die meisten Straßenabschnitte sind mit Straßenbäumen versehen, die in Unterbrechungen der Flächen des ruhenden Verkehrs stehen.

Unmittelbar südlich der Eisenbahnstraße befindet sich der Stadtteilpark „Rabet“ als nächstgelegener Park. Nördlich des Untersuchungsgebiets befindet sich der Mariannenpark und der Volksgarten. Im Südosten befindet sich die Rietzschke Aue.

Die im Rahmen der Errichtung des Leipziger City-Tunnels stillgelegten Eisenbahnstrecken sollen im Rahmen des „Parkbogen Ost“ zu einer begrünten Aktivachse im Leipziger Osten umgestaltet werden. Der

zukünftig entstehende Parkbogen bildet eine zusätzliche Spange um das Untersuchungsgebiet, welche unter anderem die Rietzschke Aue, den Volksgarten und den Lene-Voigt-Park verbindet.

Besondere Ziele:

Abbildung 11: Kartenausschnitt Analyse besonderer Ziele im Untersuchungsgebiet (Karte 06)

Als besondere Ziele innerhalb des Untersuchungsgebietes werden Geschäfte, Gastronomie, gewerbliche Nutzungen und ähnliche Einrichtungen erfasst, welche ein anderes Verkehrsverhalten erzeugen als eine reine Wohnnutzung. Ergänzend werden Bildungs- und Kultureinrichtungen sowie Spielplätze und Parkanlagen in der Karte dargestellt.

Aufgrund der vielfältigen und dichten gewerblichen Erdgeschossnutzungen entstehen im Bereich der Eisenbahnstraße erhöhte Fuß- und Querverkehrsaufkommen, welche in Konflikt mit dem Längsverkehr stehen. Außerdem nutzen die Einkaufsläden und gastronomische Nutzungen Außenflächen für das Aufstellen von Sitzmöglichkeiten und Warenauslagen, wodurch die verfügbare Fläche des Seitenraums eingeschränkt wird.

Entlang der Herrmann-Liebmann-Straße häufen sich kleingewerbliche Nutzungen, insbesondere die Nutzung durch die Gastronomie. Im Norden des Gebietes liegen, wie bereits in Kapitel 4.1 beschrieben, soziale Einrichtungen, Kindertagesstätten und eine Schule. Ansonsten finden sich abseits der beiden Hauptverkehrsstraßen nur noch vereinzelt besondere gewerbliche Ziele.

5. Stärken und Schwächen des Untersuchungsgebietes

Nachdem die verschiedenen verkehrlichen und städtebaulichen Kriterien in ihrem aktuellen Zustand für das Untersuchungsgebiet Neustadt-Neuschönefeld und Volkmarsdorf einzeln für sich betrachtet wurden, wird daraus eine zusammenfassende Bewertung des Untersuchungsgebietes in Stärken und Schwächen abgebildet. Die Einzelaspekte der verschiedenen Themengebiete werden darin gebündelt und kartografisch visualisiert dargestellt.

5.1 Stärken

Abbildung 12: Kartenausschnitt Stärkenkarte (Karte 07-2)

In der Stärkenkarten (Karte 07-2) werden Stärken und Charakteristiken des Projektgebietes verdeutlicht.

Grundsätzlich ist das Untersuchungsgebiet durch eine dichte und fast geschlossene Blockrandbebauung im Gründerzeit-Stil geprägt. Zusätzlich stellt die Vielzahl und die Diversität der Erdgeschossnutzungen durch Gewerbetreibende entlang der Eisenbahnstraße ein vielfältiges Angebot dar, welches zu einer multimodalen Mobilität innerhalb der Quartiere führt.

Zusätzlich stellen die Anzahl der Parks, Spielplätze und Grünanlagen ein vielfältiges Angebot für die Anwohnenden dar, und fördern die Nutzung und den Aufenthalt innerhalb der Verkehrsräume im Untersuchungsgebiet.

Innerhalb des Gebietes wird der Verkehr durch die Regelung als Tempo-30-Zone beruhigt. Dies verdeutlicht die Erschließungsfunktion der Nebenstraßen und stärkt den Wohncharakter innerhalb der Quartiere. Im südlichen Teil liegen entlang der Eisenbahnstraße ÖPNV-Haltestellen, wodurch sich eine gute Anbindung an den ÖPNV ergibt.

5.2 Schwächen

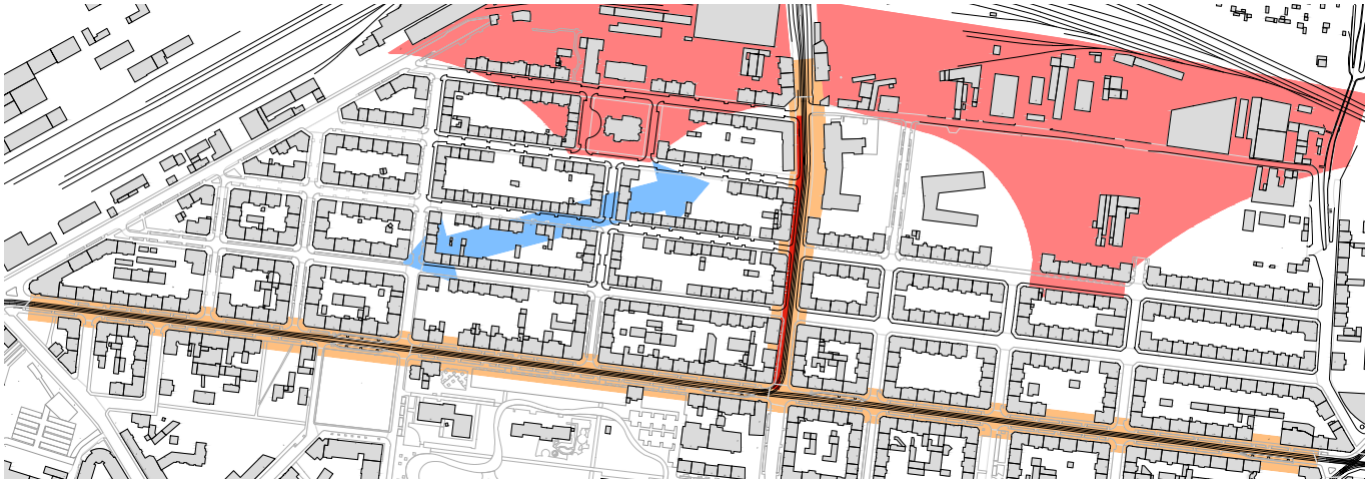


Abbildung 13: Kartenausschnitt Schwächenkarte (Karte 07-1)

Die Schwächenkarte (Karte 07-1) stellt die analysierten Defizite innerhalb des Projektgebietes dar.

Der nördliche Teil des Untersuchungsgebietes ist nicht ausreichend durch den ÖPNV erschlossen. Zusätzlich bilden die Hauptverkehrsstraßen (Eisenbahnstraße und Herrmann-Liebmann-Straße) aufgrund ihrer Straßenraumgestaltung und der hohen Verkehrsstärken Barrieren für den querenden Fuß- und Radverkehr.

Innerhalb der beiden Wohngebiete konnte in der Verkehrserhebung Durchgangsverkehr in einer relevanten Größenordnung ermittelt werden. Insbesondere in Neustadt-Neuschönefeld verkehrt auf der Rosa-Luxemburg-Straße mit circa 30 % der Querschnittsverkehrsmenge ein großer Anteil Durchgangsverkehr.

Im Bereich der Grundschule an der Schulze-Delitzsch-Straße ist mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen von Kindern als besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende zu rechnen. Diese stehen insbesondere mit dem verkehrenden Durchgangsverkehr in Konflikt. Die Verkehrssicherheit kann insbesondere für Kinder durch die Vermeidung des Durchgangsverkehrs erhöht werden.

Am westlichen Fahrbahnrand der Herrmann-Liebmann-Straße wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt. In diesem Abschnitt dürfen Fahrzeuge in ausgewiesenen Stellplätzen im Gehwegbereich parken. Die auf dem Gehweg parkenden Fahrzeuge, Radfahrende im Mischverkehr, der fahrenden Kfz-Verkehr sowie der verkehrende öffentliche Personennahverkehr stellen einen Nutzungskonflikt im Verkehrsraum dar. Des Weiteren steht die fehlende Radverkehrsanlage im Kontrast zu der als Hauptradroute ausgeschriebenen Herrmann-Liebmann-Straße.

6. Konzeption

Die verkehrsplanerische Konzeption zur geordneten Städtebaulichen Entwicklung in Neustadt-Neuschönefeld und Volkmarsdorf beinhaltet ein Maßnahmenbündel, welches die Mobilität und die städtebauliche Entwicklung des Gebietes fördern sollen. Die Konzeption soll die Aufenthaltsqualität, die Verkehrssicherheit und das Stadtquartiersklima nachhaltig und sinnvoll verbessern, sodass die städtebauliche Entwicklung nachhaltig und zukunftsorientiert gefördert wird. Der Durchgangsverkehr wird auf die Hauptverkehrsstraßen gelenkt, sodass sich innerhalb der Wohngebiete die Gesamtverkehrsmenge reduziert.

6.1 Methodisches Vorgehen der Konzepterstellung

Die Erarbeitung der verkehrsplanerischen Konzeption im Kontext der städtebaulichen Entwicklung in Neustadt-Neuschönefeld und Volkmarsdorf basiert darauf, dass die entwickelten Maßnahmen zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung gemäß §45 1b 5 StVO beitragen. Die Zielsetzung ist eine effiziente Verkehrsorganisation, die zu einer Verkehrsreduzierung im Projektgebiet sowie zu einer Optimierung der Verkehrslenkung und Steuerung im Hauptnetz führt. Hier sollen gezielte Vorschläge zur Optimierung der Verkehrsorganisation beispielsweise durch Modale Filter, (temporäre) verkehrsberuhigte Bereiche, Fahrradstraße, Fußverkehrsbereiche oder (unechte) Einbahnstraßen erarbeitet werden. Die Verkehrsorganisation soll dabei die Rahmenparameter der städtebaulichen Entwicklung, das klassifizierte Verkehrsnetz für die verschiedenen Verkehrsmodi, sowie die Nutzung und Ansprüche aller Anwohnenden und Gewerbetreibenden stärken.

Innerhalb der Stadt Leipzig wird das Verkehrsnetz anhand der Verbindungs- und Erschließungsfunktion klassifiziert. Diese Klassifizierung gibt Rahmenparameter zur Ausbaustufe, den priorisierten Nutzungen sowie der Verkehrsraumgestaltung vor. Eine klare räumliche Gestaltung kann Nutzungskonflikten entgegenwirken und die Verkehrssicherheit maßgeblich beeinflussen. Innerhalb des Untersuchungsgebietes wurde über die Verkehrserhebung ein Nutzungskonflikt zwischen den klassifizierten Wohnstraßen und dem vorherrschenden Durchgangsverkehr festgestellt. Die Wohnnutzung und die Ansprüche an die Aufenthaltsqualität stehen im Kontrast zum Durchgangsverkehr in den Wohnstraßen. In erster Linie wird angestrebt, dass der in der Verkehrserhebung erfasste Durchgangsverkehr innerhalb des Untersuchungsgebiets vollständig verhindert und auf die Hauptstraßen Herrmann-Liebmann-Straße und Eisenbahnstraße gelenkt wird, ohne die Erschließungsqualität für die Anwohnenden innerhalb der Stadtquartiere zu vermindern. Innerhalb der Quartiere soll in Bezug auf Kfz-Verkehr nur noch Anliegerverkehr vorkommen. Dabei sollte beachtet werden, dass der Quell- und Zielverkehr auf möglichst kurzen Wegen auf die Hauptverkehrsstraßen geführt wird. Hierfür kann ebenfalls eine Hierarchisierung des Erschließungsstraßennetz zielführend sein, welche Strecken und Streckenabschnitte über Verkehrsberuhigte Bereiche, Fahrradstraßen, Fahrradzonen, „Grüne Trassen“ oder Tempo-30-Zonen unterteilt.

Neben der Zielstellung den Durchgangsverkehr innerhalb der Quartiere zu vermeiden, stellt die Steuerung und Lenkung des ruhenden Verkehrs innerhalb der Wohngebiete eine besondere Bedeutung zur Verminderung von zusätzlichen Verkehren dar. Parkraumbewirtschaftung, Anwohnerparken, temporäre Stellflächen oder die Bündelung von Stellplatzanlagen können hier zusätzliche Elemente darstellen, welche zur Lenkung des ruhenden Verkehrs beitragen.

Neben diesen infrastrukturellen und verkehrsrechtlichen Maßnahmen für den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr sind innerhalb der Quartiere weitere Maßnahmen anzudenken, welche eine Alternative zur Nutzung des motorisierten Individualverkehrs darstellt. Hierzu zählen beispielsweise Fahrradabstellanlagen, Bike- & Car-Sharing Stellplätze, Lastenrad-Leihstationen oder E-Scooter Stellflächen sowie die Attraktivierung des ÖPNVs. Außerdem können Lieferverkehre reduziert werden, indem Flächen für zentrale Quartiersboxen oder Mikro-Hubs genutzt werden.

6.2 Lösungen für den Radverkehr

Fahrradzone

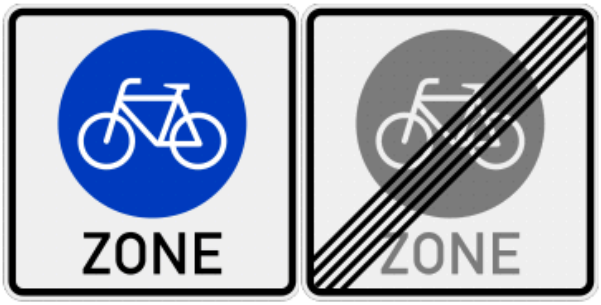


Abbildung 14: Zeichen 244.3 und 244.4 - Beginn und Ende einer Fahrradzone

Seit der StVO-Novelle vom November 2021 besteht die Möglichkeit Fahrradzonen einzurichten. Sie kann innerhalb geschlossener Ortschaften in Gebieten mit hoher Fahrradverkehrsdichte und geringer Kfz-Bedeutung angeordnet werden. Die entsprechende Beschilderung ist in Abbildung 14 zu sehen. Diese Anordnung kann aus Gründen der Sicherheit oder des Städtebaus erfolgen. Sie dient vorrangig dem Schutz der Wohnbevölkerung sowie der Fußgänger und Radfahrenden. Es muss sich um Gebiete des Nebennetzes außerhalb von Vorfahrtsstraßen und mit wenig Durchgangsverkehr handeln.

Der Fahrradverkehr fährt auf der Fahrbahn und darf dabei auch nebeneinander fahren. Der Fußverkehr muss den Seitenraum benutzen. Durch Zusatzzeichen kann die Fahrradzone auch für anderen Fahrzeugverkehr freigegeben werden, diese dürfen den Radverkehr allerdings nicht behindern oder gefährden. Grundsätzlich sind die Bedürfnisse des Kfz-Verkehrs, insbesondere die des Anliegerverkehrs, zu berücksichtigen. Auf Senkrecht- und Schrägparkstände sollte verzichtet werden. Es gilt allgemein eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. In der Fahrradzone gilt die Vorfahrtsregel „rechts-vor-links“. Lichtsignalanlagen sind in der Fahrradzone nicht zulässig.

Um unerwünschte Geschwindigkeitserhöhungen von motorisierten Fahrzeugen zu verhindern können Maßnahmen umgesetzt werden, die beispielsweise das Straßennetz für den Kfz-Verkehr unterbrechen. Von der FGSV empfohlene Maßnahmen sind unter anderem Einbahnstraßen, Abbiegeverbote und Diagonalsperren. Somit sind letztere sowohl im Verlauf von Fahrradstraßen als auch innerhalb von Fahrradzonen umsetzbar. Dabei ist auf eine möglichst gute Durchfahrbarkeit für Fahrräder zu achten. Ergänzend bieten sich in der Fahrradzone weitere Elemente der Fahrradinfrastruktur wie Abstellanlagen, Sharing-Angebote, Luftpumpen und Reparatur-Stationen an.

Im vorliegenden Untersuchungsgebiet wäre die bestehende Tempo-30-Zone durch die Fahrradzone zu ersetzen. Dabei würde sich nichts an der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ändern. Kfz-Verkehr müsste erst durch Zusatzzeichen zugelassen werden. Weiterhin müssten alle Straßen der möglichen Fahrradzone entsprechend als Fahrradstraße gestaltet werden. Vorgesehene verkehrsberuhigte Bereiche müssten aus der Zone ausgeschlossen werden.

Fahrradstraße

Abbildung 15: Zeichen 244.1 und 244.2 - Beginn und Ende einer Fahrradstraße

Im Unterschied zur Fahrradzone bezieht sich die Fahrradstraße immer nur auf eine Straße oder einen Straßenabschnitt. Auf ihr gelten dabei dieselben Regeln in Bezug auf die zulässige Höchstgeschwindigkeit und die Rechte der Verkehrsteilnehmenden. Die Fahrradstraße bietet die Möglichkeit, dem Radverkehr an Knotenpunkten mit dem weiteren Nebennetz Vorrang einzuräumen und damit die Beschleunigung des Fahrradverkehrs zu erreichen. Dadurch soll sie helfen den Radverkehr im für ihn vorgesehenen Radverkehrsnetz zu bündeln. Die entsprechende Beschilderung einer Fahrradstraße ist in Abbildung 15 zu sehen.

Sowohl die Ludwigstraße als auch die Mariannenstraße kommen als Fahrradstraße in Frage. Sie durchqueren das Planungsgebiet in Ost-West-Richtung parallel zur Eisenbahnstraße, sodass sie beide die Rolle als Hauptroute IR III (innergemeindliche Hauptradverbindung) von der Eisenbahnstraße übernehmen könnten. Die Anbindung der Fahrradstraße an die weiteren Hauptradverbindungen der Stadt Leipzig erfolgt in beiden Fällen im Westen über die Rosa-Luxemburg-Straße zur Einbahnstraße und im Osten über die Bennigsenstraße zur Torgauer Straße. Da die Bussestraße gleichzeitig mit der Mariannenstraße auch auf die Rosa-Luxemburg-Straße trifft, wäre im Falle einer Fahrradstraße dieser Bereiche besonders zu betrachten.

Die Mariannen- und die Ludwigstraße gewährleisten beide die Anbindung an die Radhauptroute Herrmann-Liebmann-Straße. Da es sich dabei aber gleichzeitig auch um eine Hauptverkehrsstraße des Kfz-Verkehrs handelt, stellt der Knotenpunkt zwischen der möglichen Fahrradstraße und der Herrmann-Liebmann-Straße eine kritische Stelle dar, auf die besonderes Augenmerk gelegt und detailliert betrachtet und geplant werden muss. Insbesondere die Nähe der Querung zum lichtsignalgeregelten Knotenpunkt Herrmann-Liebmann-Straße / Eisenbahnstraße und die resultierende Rückstaugefahr müssen beachtet werden.

Sowohl die Mariannen- als auch die Ludwigstraße weisen zwischen der Herrmann-Liebmann-Straße und der Neustädter Straße Abschnitte auf, welche die für die Einrichtung einer Fahrradstraße mit beidseitigem Parken notwendige Breite nicht erfüllen. Die erforderliche Fahrgassenbreite von 4,60 m zuzüglich beidseitigem Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr kann somit nicht durchgängig gewährleistet werden.

Grundsätzlich bieten beide Straßen nahezu identische Voraussetzungen für die Einrichtung einer Fahrradstraße. Im Vergleich zur bestehenden Hauptradroute über die Eisenbahnstraße bietet die Ludwigstraße einen Umwegfaktor von ca. 1,05, bei der Mariannenstraße liegt der Wert bei ca. 1,10.

Empfehlung

Durch die Verkehrszählungen (Kapitel 4.5) wurde festgestellt, dass die Radhauptrouten Eisenbahnstraße und Herrmann-Liebmann-Straße von zahlreichen Fahrradfahrenden genutzt werden. Im Gegensatz dazu steht, dass, wie in der Bestandanalyse festgestellt, die Radverkehrsanlagen entlang der beiden genannten Straßen nicht ausreichend dimensioniert sind. Es empfiehlt sich, dementsprechend den Fahrradverkehr im Gebiet mit passenden Maßnahmen zu schützen und zu unterstützen. Dazu kommt, dass mit den Planungen für den Parkbogen-Ost nördlich, östlich und südlich des untersuchten Viertels ein grüner Streifen geschaffen wird, der als Verbindung für aktive Mobilität fungieren soll. Als Anbindung dazu, ist davon auszugehen, dass die Kohlwegbrücke im Nordosten des Planungsgebietes auch für den Fahrradverkehr interessanter wird und auch das Planungsgebiet noch stärker von Fahrradfahrenden durchfahren wird.

Um die Eignung von Fahrradzone und -straße für das Planungsgebiet beurteilen zu können, muss die Führung des Fahrradverkehrs in einen Zusammenhang mit den weiteren Planungen, welche im folgenden Kapitel beschrieben werden, gesetzt werden. Im Rahmen der Konzeptvarianten soll das Viertel verkehrsberuhigt werden. Die Ziele einer Fahrradzone – Schutz der Wohnbevölkerung und Geschwindigkeitsdämpfung – sollen im Quartier bereits auf anderem Wege erreicht werden. Neben Diagonalsperren werden dafür verkehrsberuhigte Bereiche angeordnet, welche sich allerdings nicht gleichzeitig als Fahrradstraße oder -zone ausgewiesen sein können. Dadurch wäre keine flächige Fahrradzone möglich. Stattdessen sollte angestrebt werden, dem Radverkehr eine schnelle und sichere Verbindung durch das Quartier zu bieten. Entsprechend des Hauptradroutennetzes wird der Radverkehr mit einer Fahrradstraße in der Ost-West-Beziehung mit Vorrang gegenüber den Querstraßen geführt, wohingegen in einer Fahrradzone ausschließlich die Vorrangregelung „Rechts-vor-Links“ möglich ist. Lediglich der Herrmann-Liebmann-Straße müsste sich die Fahrradstraße am Knotenpunkt unterordnen.

Aufgrund der Nähe zur bisherigen Hauptradverbindung entlang der Eisenbahnstraße und dem geringeren Umwegfaktor wird die Ludwigstraße als Fahrradstraße empfohlen. Diese sollte dementsprechend als Vorfahrtsstraße gegenüber den anderen Straßen mit Ausnahme der Herrmann-Liebmann-Straße ausgewiesen werden. Dadurch wird dem Radverkehr auf der Relation Leipzig-Eilenburg im untersuchten Bereich eine attraktive Alternative geboten. Damit entspricht die Empfehlung auch einem Teil der ergänzenden Maßnahme E-512 aus dem Radverkehrsentwicklungsplan 2010 – 2020 der Stadt Leipzig. Bei der konkreten Umsetzung der vorfahrtsberechtigten Fahrradstraße in Verbindung mit geplanten Diagonalsperren kann sich an dem Musterbeispiel aus den „Hinweisen zu Radschnellwegen und Radvorrangrouten“ der FGSV in Abbildung 16 orientiert werden. Die Einrichtung von Modalfiltern ist im Zuge von Fahrradstraßen somit grundsätzlich möglich.

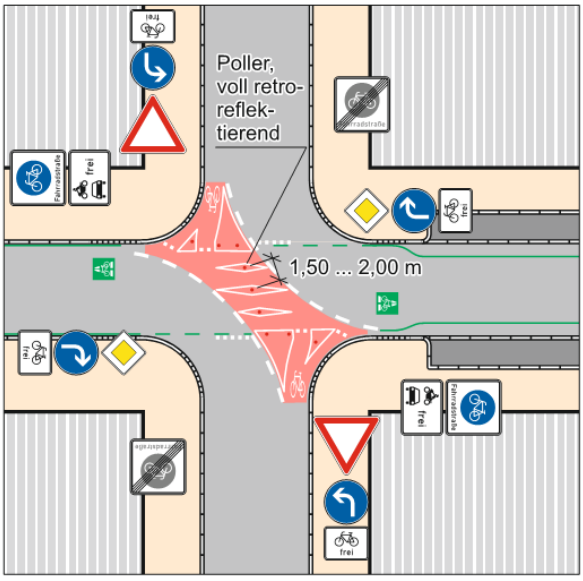


Abbildung 16: Kombination aus Fahrradstraße und Diagonalsperre (FGSV)

Dem Knotenpunkt der Ludwigstraße mit der Herrmann-Liebmann-Straße wurde im Verlaufe der Fahrradstraße gesonderte Aufmerksamkeit gewidmet. Abbildung 17 enthält eine entsprechende Darstellung. In Anhang 6 findet sich die vollständige Abbildung des Knotenpunktes wieder. Es sollen mittels Markierungen die Ein- und Ausfahrten der Fahrradstraße verdeutlicht werden. Außerdem wird mittels einer Einfärbung auf die Möglichkeit von querenden Fahrradfahrenden in Fahrtrichtung Norden hingewiesen. Die Barrierewirkung der Herrmann-Liebmann-Straße in Bezug auf die künftige Fahrradstraße kann aufgrund ihrer Bedeutung als Hauptverkehrsstraße nicht vollständig verhindert werden.

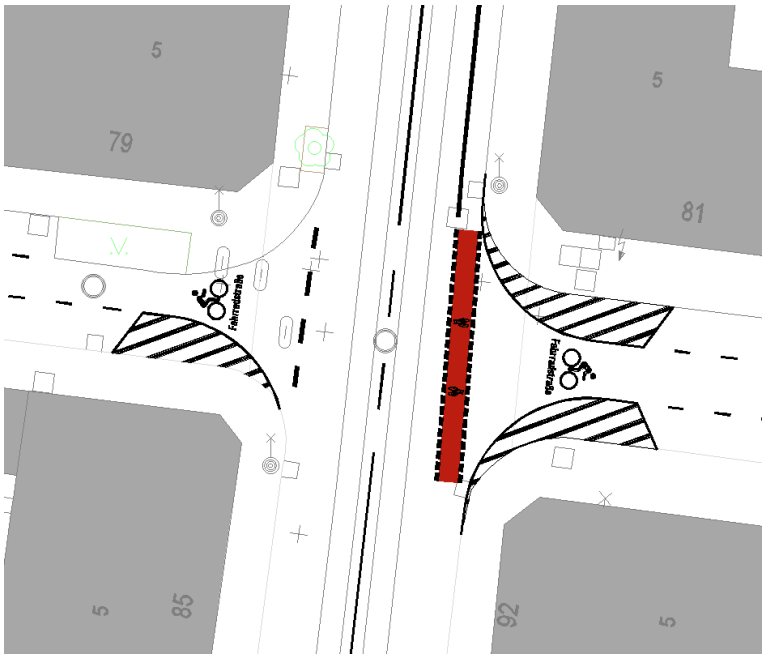


Abbildung 17: Gestaltung der Querung Ludwigstraße/Herrmann-Liebmann-Straße

Derzeit wird unter Federführung des Wegebundes und des Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (SMWA) ein Leitfaden zur Einrichtung von Fahrradstraßen in Sachsen erarbeitet. Der Leitfaden soll spätestens im März 2024 durch das SMWA veröffentlicht werden. Die Ergebnisse dieses Leitfadens sollten in die konkrete Planung der Fahrradstraße ebenso Berücksichtigung finden.

6.3 Konzeptvarianten „Grüne Achse“ und „Grüne Brücke“

In den beiden Konzeptvarianten 01a „Grüne Achse“ und 01b „Grüne Brücke“ entstehen über die Integration von verkehrsberuhigten Bereichen grüne und beruhigte Achsen innerhalb der beiden Stadtquartiere, welche die Aufenthaltsqualität für Anwohnende und die Attraktivität für den Fuß- und Radverkehr erhöhen. Zur Vermeidung von Durchgangsverkehr durch die beiden Stadtquartiere werden in beiden Varianten modale Filter errichtet, welche für den Fuß- und Radverkehr durchlässig sind und den Kfz-Verkehr auf die Hauptverkehrsachsen leiten.

Bei der Umsetzung eines Konzeptes bietet sich eine schrittweise Umsetzung an. Dadurch kann auch bei begrenzten Mitteln bereits mit der Umsetzung begonnen werden und für Anwohnende oder andere Betroffene ergibt sich eine Gewöhnungszeit, wodurch die Akzeptanz erhöht werden kann.

Die Einrichtung der Modalfilter sollte jedoch zusammenhängend erfolgen, da diese aufeinander abgestimmt sind und nur zusammenhängend den Durchgangsverkehr effektiv verhindern. Die Einrichtung der verkehrsberuhigten Bereiche lässt sich abschnittsweise flexibel durchführen. Der bereits umgesetzte Teilabschnitt auf der Hildegardstraße stellt einen ersten Umsetzungsschritt dar. Die Empfehlung der Umsetzungsschritte werden im *Kapitel 8.1 schrittweise Umsetzung der Vorzugsvariante* detailliert beschrieben.

Variante „Grüne Achse“

In der Variante „Grüne Achse“ werden die Nord-Süd-Achsen der Quartiere durch verkehrsberuhigte Bereiche gestärkt werden. Der Fokus liegt darauf, dass in Neustadt-Neuschönefeld über die Hedwigstraße eine begrünte und verkehrsberuhigte Verbindungsachse zwischen dem Neustädter Markt im Norden und dem Stadtteilpark „Rabet“ im Süden entsteht. Die Straßenzüge werden besonders für die aktive Mobilität, also Fuß- und Radverkehr, attraktiviert.

In der Hedwig- und Hildegardstraße entstehen zwei Grüne Achsen in Volkmarsdorf, die wichtige Quell- und Zielverkehrspunkte für den Fuß- und Radverkehr verbinden. Über die Verkehrsberuhigung der Hildegardstraße wird die Fußverkehrsverbindung zur Kindertagesstätte gestärkt und aufgewertet werden. Insbesondere die Aufwertung des Verkehrsraum zur Verbesserung der Verkehrsqualität für Kinder steht dabei im Fokus.

Elemente der Variante „Grüne Achse“ in Volkmarsdorf:

- 3 modale Filter
  - KP Hildegard-/Ludwigstr., KP Hildegard-/Mariannenstr., KP Elisabeth-/Ludwigstr.
- 2 – 3 verkehrsberuhigte Bereiche
  - Hildegardstraße, Elisabethstraße, (Mariannenstraße)
- Ludwigstraße als Fahrradstraße
- Umnutzung von circa 110 Stellplätzen

Zur Vermeidung des Durchgangsverkehrs werden auf der Hildegardstraße zwei Modalfilter im Knotenpunktbereich mit der Ludwigstraße und der Mariannenstraße errichtet. So entsteht eine Erschließungsschleife zwischen der Schulze-Delitzsch-Straße und der Mariannenstraße, welche den Verkehr auf die Herrmann-Liebmann-Straße leitet. Zur Schließung der südlichen Erschließungsschleifen sollte ein dritter modaler Filter im Bereich der Elisabethstraße errichtet werden. Der Verkehr wird direkt auf die Eisenbahnstraße gelenkt.

Die beiden modalen Filter im Bereich der Hildegardstraße sorgen für eine Beruhigung der Verkehrsströme. Die Wirkung wird durch die Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen verstärkt. In den verkehrsberuhigten Bereichen werden die vorhandenen Kfz-Stellplätze im Seitenraum entsprechend dem Superblocks-Prinzip für die Erhöhung der Aufenthaltsqualität und der Verkehrssicherheit umgenutzt. Die Erschließungsstrecke der Haltestelle Eisenbahnstraße/Herrmann-Liebmann-Straße bis zur Kindertagesstätte wird über die Umgestaltung zum verkehrsberuhigten Bereich deutlich attraktiviert.

Aufgrund der Einrichtung des zusätzlichen modalen Filters am Knotenpunkt der Ludwigstraße mit der Elisabethstraße bietet die Elisabethstraße ebenfalls die Möglichkeit weitere verkehrsberuhigte Bereiche einzurichten. Insbesondere der Spielplatz an der Kreuzung Mariannenstraße/Elisabethstraße stellt eine Möglichkeit dar über eine Ausweitung der verkehrsberuhigten Bereiche bis zum Knotenpunkt diesen in die Gestaltungsbereiche zu integrieren.

Innerhalb von Volkmarsdorf wurden ebenfalls weitere Standorte zur Platzierung von Modalfiltern geprüft. Aufgrund der Infrastrukturellen Struktur im Gebiet weisen die Modalfilter an anderen Knotenpunkten einen geringen Effekt gegenüber der Vermeidung von Durchgangsverkehr auf, während die Erschließung für die Anwohnenden deutlich erschwert wird. Des Weiteren führen weitere Modale Filter dazu, dass insbesondere die Verkehrswege für Parksuchverkehre verlängert werden. Längere Parksuchverkehrsfahrten werden subjektiv als eine Erhöhung der Verkehrsmengen wahrgenommen, weshalb dies vermieden werden sollte. Aufgrund dieser Prüfung haben sich die dargestellten Modalfilter als Ideallösung für Volkmarsdorf herausgestellt.

Elemente der Variante „Grüne Achse“ in <u>Neustadt-Neuschönefeld</u>:

- 6 modale Filter
  - 2x Neustädter Markt, KP Hedwig-/Ludwigstr., KP Hedwig-/Mariannenstr., Neustädter-/Ludwigstr., Einert-/Mariannenstr.
- 5 verkehrsberuhigte Bereiche
  - Hedwigstraße, 2x Neustädter Markt, Neustädter Straße, Einertstraße
- Ludwigstraße als Fahrradstraße
- Fußgängerzone Neustädter Markt
- Umnutzung von circa 170 Stellplätzen

Auf der Hedwigstraße wird, wie auf der Hildegardstraße, über die Einrichtung von zwei modalen Filtern der Durchgangsverkehr verhindert. Zusätzlich werden zur Vervollständigung der Erschließungsschleifen im Bereich der Neustädter Straße und der Einertstraße weitere Filter errichtet. Am Neustädter Markt verhindern modale Filter den Durchgangsverkehr über die Schulze-Delitzsch-Straße und die Meißner Straße.

Im Bereich des Neustädter Markts bietet nicht nur der Markt selbst, sondern auch die angrenzende Schule, der Spielplatz östlich und der Bürgerpark südöstlich des Platzes die Möglichkeit, dass über die Integration in das Superblocks-Konzept die Attraktivität, Aufenthaltsqualität und Nutzung der neu gewonnen Flächen im öffentlichen Raum gesteigert wird. Aufgrund der Veränderung des nördlichen Abschnittes des Neustädter Marktes durch die Errichtung des Modalfilters, wird empfohlen den Bereich der Schule über die Einrichtung einer Fußgängerzone in die Platzgestaltung zu integrieren. Die Sperrung des Kfz-Verkehrs in unmittelbarer Nähe zur Schule erhöht die Verkehrssicherheit für querende und spielende Kinder und öffnet zudem die Platzfläche für diese. Aufgrund der Einrichtung der modalen Filter entstehen auf der

östlichen Seite des Neustädter Marktes über die Schulze-Delitzsch-Straße mit der Meißner Straße und der Mariannenstraße Erschließungsschleifen, welche den Kfz-Verkehr auf die Herrmann-Liebmann-Straße als Hauptverkehrsstraße leiten. Auf der westlichen Seite des Marktes bilden die modalen Filter auf der Schulze-Delitzsch-Straße mit der Meißner Straße eine Erschließungsschleife für den Kfz-Verkehr. Die Erschließung für die Anwohnenden bleibt bestehen, während der Durchgangsverkehr auf der Rosa-Luxemburg-Straße und Schulze-Delitzsch-Straße verhindert wird.

Die Hedwigstraße stellt bei der Variante 01a für Neustadt-Neuschönefeld das Pendant zur Hildegardstraße aus Volkmarsdorf dar. Diese übernimmt als „Grüne Achse“ zwischen dem Stadtteilpark Rabet und dem Neustädter Markt eine Verbindungsfunktion mit hoher Attraktivität für aktive Mobilität. Durch Begrünung und Verkehrsberuhigung soll die Achse attraktiviert, die Verbindung zwischen den beiden öffentlichen Grünflächen geschaffen und die Aufenthaltsqualität auf der Hedwigstraße gesteigert werden. Der Neustädter Markt bietet mit der Heiligen-Kreuz-Kirche im Zentrum, der Schule im Norden, dem Spielplatz im Osten und dem Bürgerpark im Südosten einen zentralen Punkt für Anwohnende im Stadtquartier. Aufgrund dessen bietet der Neustädter Markt ein großes Potenzial zur Integration in das Superblocks-Konzept.

Weitere verkehrsberuhigte Bereiche sollen im westlichen Teil des Quartiers in Abschnitten der Einertstraße und Neustädter Straße geschaffen werden. Die Gestaltung der verkehrsberuhigten Bereiche orientieren sich an dem Reallabor in der Hildegardstraße. Auf diese Weise wird die (Wieder-) Erkennbarkeit innerhalb des Projektgebietes gesteigert, das Verkehrsverhalten verbessert und die verkehrsberuhigende Wirkung gestärkt.

Grundsätzlich bietet der Stadtteil Neustadt-Neuschönefeld eine vielfältige Kombination für die Anordnung von Modalfiltern an. Aufgrund der entworfenen Anordnung lässt sich über das Mögliche Minimum an Modalfilter der Durchgangsverkehr effektiv vermeiden. Die Erschließungsschleifen stellen in Kombination mit Volkmarsdorf eine zusammenhängende und einheitliche Lösung dar. Die Erschließungsschleifen stellen für die Anwohnenden eine direkte Befahrbarkeit dar. Andere Anordnungen von Modalfiltern erfordern zur Vermeidung von Durchgangsverkehr die Errichtung weiterer Modalfilter im Stadtquartier, wodurch die Erschließungsqualität für Anwohnende erschwert wird.

Variante „Grüne Brücke“

In der Variante „Grüne Brücke“ wird den Ost-West-Achsen im Untersuchungsgebiet eine größere Aufmerksamkeit gewidmet. Ziel der Variante „Grüne Brücke“ ist es, über die Mariannenstraße als verkehrsberuhigten Bereich und die Ludwigstraße als Fahrradstraße die Verbindungen zwischen den Stadtquartieren Neustadt-Neuschönefeld und Volkmarsdorf zu stärken. Dabei soll durch die Verkehrsberuhigung und zusätzliche Straßenraumbegrünung eine visuelle Brücke über die Herrmann-Liebmann-Straße erzeugt werden, welche die Barrierewirkung der Hauptverkehrsstraße verringert. Dies soll die Verbindung der beiden Stadtteile stärken und die nahräumige Quartiersmobilität zwischen den Stadtquartieren fördern. Außerdem kann eine Verbindung des Neustädter Marktes in Richtung Volkmarsdorf vorgenommen werden. Perspektivisch könnte bei einer Nutzung und Gestaltung der Brachfläche im nördlichen Bereich von Volkmarsdorf eine Verknüpfung zwischen dieser und dem Neustädter Markt entstehen.

In der Variante „Grüne Brücke“ werden die Modalfilter an den gleichen Stellen empfohlen, wie in der Variante „Grüne Achse“. Lediglich die verkehrsberuhigten Bereiche zur Gestaltung des Verkehrsraumes und die Integration in das Stadtteilkonzept werden im Vergleich zur Variante „Grüne Achse“ angepasst.

Elemente der Variante „Grüne Brücke“ in Volkmarsdorf:

- 3 modale Filter
  - KP Hildegard-/Ludwigstr., KP Hildegard-/Mariannenstr., KP Elisabeth-/Ludwigstr.
- 2 verkehrsberuhigte Bereiche
  - Hildegardstraße, Mariannenstraße
- Ludwigstraße als Fahrradstraße
- Umnutzung von circa 100 Stellplätzen

Zusätzlich zum verkehrsberuhigten Bereich in der Hildegardstraße werden zukünftig auf der Mariannenstraße Flächen für die Anwohnenden geschaffen. Hier wird ein verkehrsberuhigter Bereich von der Herrmann-Liebmann-Straße ausgehend bis zum Spielplatz am Knotenpunkt mit der Elisabethstraße neue Möglichkeiten zum Verkehren, Spielen und Verweilen bieten. Über diesen Bereich kann der Spielplatz mit dem Kindergarten auf der Hildegardstraße verbunden werden und insbesondere für Kinder die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum steigern. Perspektivisch kann der verkehrsberuhigte Bereich ausgeweitet werden, sodass ebenfalls die Brachfläche nördlich der Mariannenstraße stärker in das Stadtquartier eingebunden wird. Die Diagonalsperren, welche die Verkehrslenkung fördern sollen, werden, wie in Variante v01a, auf der Hildegardstraße und der Elisabethstraße empfohlen. So entstehen, wie in der Variante „Grüne Achse“, Verkehrsschleifen an der Mariannenstraße und der Elisabethstraße. Die Durchfahrt durch das Gebiet ist weiterhin über die Ludwigstraße möglich, welche allerdings aufgrund eines hohen Umwegfaktor lediglich zur Erschließung verwendet wird.

Elemente der Variante „Grüne Brücke“ Neustadt-Neuschönefeld:

- 6 modale Filter
  - 2x Neustädter Markt, KP Hedwig-/Ludwigstr., KP Hedwig-/Mariannenstr., Neustädter-/Ludwigstr., Einert-/Mariannenstr.
- 6 verkehrsberuhigte Bereiche
  - Hedwigstraße, 2x Neustädter Markt, 2x Mariannenstraße, Meißner Straße
- Ludwigstraße als Fahrradstraße
- Fußgängerzone Neustädter Markt
- Umnutzung von circa 220 Stellplätzen

Im südlichen Abschnitt der Hedwigstraße soll zukünftig, wie auf der Hildegardstraße ein verkehrsberuhigter Bereich entstehen, welcher zusätzlich zur Verkehrsberuhigung in der südlichen Verkehrsschleife beiträgt. Entgegen der Variante „Grüne Achse“ endet der verkehrsberuhigte Bereich am Knotenpunkt der Hedwigstraße mit der Ludwigstraße.

Der verkehrsberuhigte Bereich auf der Mariannenstraße führt von der Herrmann-Liebmann-Straße bis zum Knotenpunkt mit der Hedwigstraße. Am modalen Filter wird der verkehrsberuhigte Bereich auf die Hedwigstraße Richtung Norden zum Neustädter Markt abgeknickt, wodurch der Neustädter Markt über die Hedwigstraße mit der Mariannenstraße verknüpft werden kann.

Zusätzlich kann am südlichen Rand des Neustädter Marktes der verkehrsberuhigte Bereich in die westlich abzweigende Meißner Straße ausgeweitet werden, sodass der Platz über die verkehrsberuhigten Bereiche weitläufig in das Gebiet und in das Superblocks-Konzept eingebunden wird.

Des Weiteren sollen alle Verkehrswege um den Neustädter Markt verkehrsberuhigt werden, sodass die Schule, der Spielplatz und der Bürgerpark mit dem Konzept und dem Marktplatz verbunden werden. Aufgrund der Errichtung der Modalen Filter am Neustädter Markt bietet es sich in Variante v01b ebenfalls, wie in Variante v01a, an den Abschnitt der Schulze-Delitzsch-Straße vor der Grundschule mit einer Fußgängerzone Kfz-frei auszugestalten. Die Sperrung des Kfz-Verkehrs in unmittelbarer Nähe zur Schule erhöht die Verkehrssicherheit für querende und spielende Kinder und öffnet zudem die Platzfläche für diese. Aufgrund der Einrichtung der modalen Filter entstehen auf der östlichen Seite des Neustädter Marktes über die Schulze-Delitzsch-Straße mit der Meißner Straße und der Mariannenstraße Erschließungsschleifen, welche den Kfz-Verkehr auf die Herrmann-Liebmann-Straße als Hauptverkehrsstraße leiten. Auf der westlichen Seite des Marktes bilden die Schulze-Delitzsch-Straße mit der Meißner Straße eine Erschließungsschleife für den Kfz-Verkehr. Die Erschließung für die Anwohnenden bleibt bestehen, während der Durchgangsverkehr auf der Rosa-Luxemburg-Straße und Schulze-Delitzsch-Straße verhindert wird.

Zur Erweiterung des Superblocks-Konzeptes wird empfohlen im westlichen Teil der Mariannenstraße einen gestalteten verkehrsberuhigten Bereich einzurichten. So kann die Verkehrsschleife mit der Einertstraße zusätzlich verkehrsberuhigt und der westliche Teil des Stadtquartiers Neustadt-Neuschönefeld in das Konzept eingebunden werden. Insbesondere die Einbindung der gewerblichen Nutzungen entlang der Rosa-Luxemburg-Straße sowie der Moschee trägt zu einer Erhöhung der Attraktivität und Nutzung des verkehrsberuhigten Bereichs bei. Die verkehrsberuhigten Bereiche sollen entsprechend der Gestaltung im Reallabor an der Hildegardstraße hergestellt werden. Auf diese Weise kann die (Wieder-) Erkennbarkeit innerhalb des Projektgebietes gesteigert, das Verkehrsverhalten verbessert und die verkehrsberuhigende Wirkung verstärkt werden.

6.4 Alternativenuntersuchung

Variante v02 „Richtungsverkehr“

In Variante v02 werden für die Lenkung des Verkehrs unechte Einbahnstraßen geschaffen, sodass in dieser Variante auf Modale Filter verzichtet werden kann. Aufgrund des Einbahnstraßenführung werden die Fahrtwege so beeinflusst, dass der Durchgangsverkehr des Kfz-Verkehrs innerhalb des Untersuchungsgebietes vermindert wird. Zusätzlich werden die Verkehrsströme und Abbiegebeziehungen entlang der Eisenbahnstraße zur Förderung des Verkehrsflusses auf der Eisenbahnstraße entflechtet und vereinfacht. Mit der Einrichtung eines Einbahnstraßensystems kann das Durchfahren des Untersuchungsgebietes erschwert, allerdings nicht vollständig verhindert werden. Im Zuge der Variante „Richtungsverkehr“ muss also weiterhin mit Durchgangsverkehr innerhalb der Stadtquartiere gerechnet werden. Der Radverkehr soll in den unechten Einbahnstraßen weiterhin in beide Richtungen verkehren können, sodass die unechten Einbahnstraßen als nicht physische und „weiche Modalfilter“ fungieren.

Elemente der Variante „Richtungsverkehr“ in Volkmarsdorf:

- Einrichtung von unechten Einbahnstraßen
- 2- 3 Verkehrsberuhigte Bereiche
  - Hildegardstraße, Elisabethstraße, (Mariannenstraße)
- Ludwigstraße als Fahrradstraße
- Umnutzung von circa 120 Stellplätze

Elemente der Variante „Richtungsverkehr“ in Neustadt-Neuschönefeld:

- Einrichtung von unechten Einbahnstraßen
- 5 Verkehrsberuhigte Bereiche
  - Hedwigstraße, 2x Neustädter Markt, Neustädterstraße, Einertstraße
- 1 Fahrradstraße
- Umnutzung von circa 170 Stellplätze

Aufgrund der Richtungsabhängigkeit der unechten Einbahnstraßen wird das Durchfahren des Quartiers erschwert, ist allerdings weiterhin möglich. Der Verkehr wird zudem richtungsorientiert aus dem Gebiet geleitet. Durch diese Verkehrsregelung wird der Verkehr auf einzelnen Straßen innerhalb des Gebietes richtungsabhängig gebündelt. Aufgrund der unechten Einbahnstraßen kann es für Anwohnende zu Umwegen bei der Erschließung kommen, sodass längere Kfz-Fahrten innerhalb des Gebietes stattfinden.

Neben der Regelung über die unechten Einbahnstraßen sollen die verkehrsberuhigten Bereiche zusätzlich zur Beruhigung des Quartiers beitragen. Die verkehrsberuhigten Bereiche sollen entsprechend der Gestaltung im Reallabor an der Hildegardstraße hergestellt werden. Auf diese Weise kann die (Wieder-) Erkennbarkeit innerhalb des Projektgebietes gesteigert, das Verkehrsverhalten verbessert und die verkehrsberuhigende Wirkung verstärkt werden.

Die Lenkung der Verkehrsströme über die unechten Einbahnstraßen führen zu einem komplexen und unübersichtlichen Straßenverkehrsnetz, welches die Erschließung für die Anwohner erschwert. Daher wird diese Variante nicht zur Weiterverfolgung empfohlen.

6.5 Detaillösung Hildegardstraße

Während der Erstellung der verkehrsplanerischen Konzeption im Kontext der städtebaulichen Entwicklung in Neustadt-Neuschönefeld und Volkmarsdorf nördlich der Eisenbahnstraße wurde im Rahmen der VeloCity in Leipzig am 11.5.2023 ein Teilabschnitt des Gesamtkonzepts in der Hildegardstraße eröffnet.

In diesem Straßenabschnitt wurde in einem iterativen Abstimmungsprozess mit der Stadt Leipzig und dem Verein Superblocks Leipzig e.V. ein stadtteilspezifisches Konzept entworfen, welches die Einrichtung eines ersten Teilabschnittes der Gesamtkonzeption für ein Reallabor mit einer Dauer von einem Jahr ermöglicht. Das Reallabor erstreckt sich auf der Hildegardstraße auf dem Abschnitt zwischen den Eisenbahnstraße und der Ludwigstraße.

Die Grundlage für die Einarbeitung des Konzeptes in den öffentlichen Straßenraum bietet §45 1b 5. StVO. In diesem Punkt kann die Straßenverkehrsbehörde die notwendigen Anordnungen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen oder zur Unterstützung einer geordneten Städtebaulichen Entwicklung anordnen.

Zunächst wurde am Knotenpunkt der Hildegardstraße mit der Ludwigstraße ein Modaler Filter eingerichtet, welcher den Durchgangsverkehr in diesem Abschnitt vermindern soll. Der Modale Filter kann weiterhin von zu Fußgehenden und Rad fahrenden passiert werden. Der Kfz-Verkehr hingegen kann in dem Knotenpunktbereich von Norden und Süden kommend nach rechts abbiegen. Von Osten und Westen kommend ist weiterhin das Linksabbiegen möglich. Außerdem wurde im Bereich der Hildegardstraße ein verkehrsberuhigter Bereich eingerichtet, welcher die Möglichkeit bietet die Flächen des ruhenden Verkehrs in Begegnungsflächen umzuwandeln.

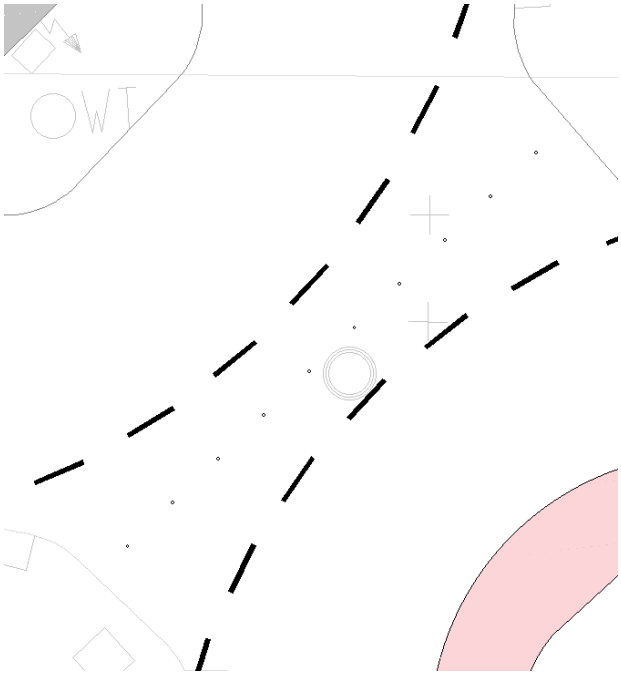


Abbildung 18: Ausschnitt Planung - Modalfilter Hildegard-/ Ludwigstraße

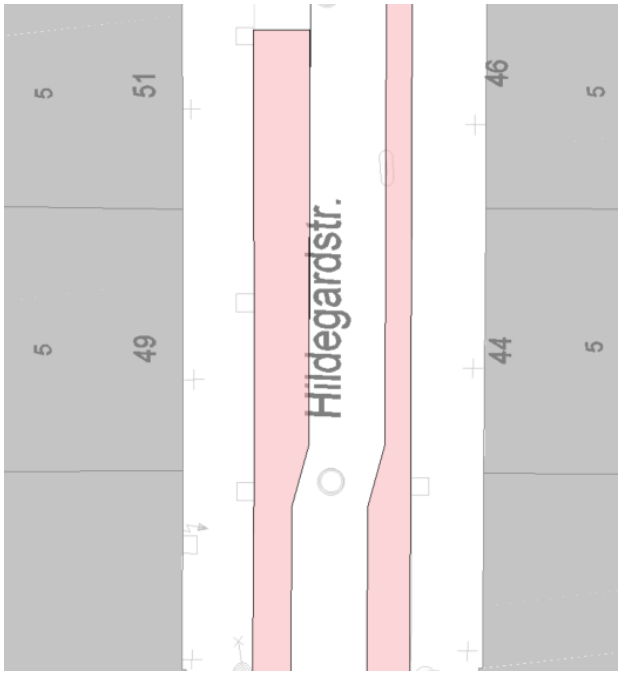


Abbildung 19: ausgewiesene Flächen zur Gestaltung und Nutzung des Superblocks

Parken und Liefern:

Innerhalb des Reallabors auf der Hildegardstraße erstreckt sich ein circa 50 m langer verkehrsberuhigter Bereich, der von beiden Seiten befahren werden kann. Innerhalb des Bereiches ist kurzes Halten für Be- und Entladevorgänge möglich. Sowohl die Kfz-Stellplätze, die Kurzzeitstellplätze als auch die Taxistände wurden in Begegnungsflächen umgewandelt, sodass dort Sitzmöglichkeiten und Straßenraumbegrünung in den Verkehrsraum integriert werden können. Für die Errichtung der Straßenraumbegrünung und der Sitzmöglichkeiten, wurden wie in Abbildung 19 dargestellt, Flächen ausgewiesen. Die Flächen wurden unter Berücksichtigung der Schleppkurven von einem exemplarischen Müllfahrzeug sowie den in die Einfahrten Ein- und ausfahrenden Personenkraftwagen konstruiert. Aufgrund Dessen kann die Befahrbarkeit der Einfahrten der Hausnummern 48 und 51, sowie die Erreichbarkeit durch Rettungsfahrzeuge sichergestellt werden.

Bei der Umsetzung von Einbauten in den Straßenraum von verkehrsberuhigten Straßen, sind die spezifischen Belange der Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr und der Stadtreinigung gesondert zu betrachten. Oftmals kann die Schleppkurve eines LKW eine Kurve oder Umfahrung technisch abbilden. Aufgrund der Bauhöhe der Fahrzeuge und der Art und Weise, wie das Fahrzeug gestaltet ist, können die Fahrer jedoch kleine Objekte wie Roller, Bänke, Rails für Skater oder Ähnliches häufig nicht ausreichend wahrnehmen. So werden diese Objekte zu einer Gefährdung von Einsatz- und Stadtreinigungsfahrzeuge, obwohl alle Vorschriften eingehalten sind. Ebenso muss bei weiteren Einbauten im öffentlichen Verkehrsraum eine sachgerechte Prüfung des 2. Rettungsweges erfolgen, welcher im Bestandschutz der Gebäudeeigentümer durch die Stadt garantiert werden muss.

Die Taxistellplätze wurden im Rahmen des Reallabors auf die südliche Seite der Eisenbahnstraße verlegt. Die Kurzzeitstellplätze sowie die weiteren Stellflächen sind entfallen. Insgesamt sind 5 Taxistellplätze und circa 17 Kfz-Stellplätze (5 Kurzzeitparkplätze und 12 Kfz-Stellplätze) auf der Hildegardstraße in Begegnungsflächen umgewandelt worden.

Modalfilter und Verkehrslenkung:

Abbildung 20: Foto Modalfilter Hildegardstraße Blickrichtung: Süden

Insgesamt besteht der Modalfilter am Knotenpunkt Hildegardstraße/Ludwigstraße aus 10 Aufstellpfosten, Bodenmarkierungen zur Verdeutlichung der Abbiegebeziehung und der Beschilderung für den verkehrsberuhigten Bereich beziehungsweise die Tempo-30-Zone. Der Fuß- und Radverkehr kann im Knotenpunktbereich frei verkehren während der Kfz-Verkehr durch den Modalfilter umgelenkt wird. Für die Errichtung des Modalfilters wurden herausnehmbare Aufstellpfosten gewählt, da diese im Notfall durch Einsatzfahrzeuge entnommen werden können. Versenkbare Polleranlagen sind aufgrund der Errichtungs- und Betriebskosten nicht für die Errichtung eines Modalfilters geeignet. Der Kfz-Verkehr kann von der Eisenbahnstraße kommend auf der Hildegardstraße nach rechts auf die Ludwigstraße abbiegen. Von der Herrmann-Liebmann-Straße kommend kann der Kfz-Verkehr nach links in die Hildegardstraße einbiegen.

Der Verkehr kann auf der Hildegardstraße im verkehrsberuhigten Beriech weiterhin in beide Richtungen Verkehren. Das Einfahren von der Eisenbahnstraße sowie das Ausfahren auf die Eisenbahnstraße ist in beide Richtungen möglich. Im nördlichen Abschnitt der Hildegardstraße wird der Verkehr mittels des Modalfilters nach rechts auf die Ludwigstraße in Richtung der Herrmann-Liebmann-Straße gelenkt. Von Süden kommend wird der Verkehr nach rechts auf die Ludwigstraße gelenkt. Der für die Wohngebiet orientierte Zielverkehr kann weiter in das Gebiet einfahren, während der sonstige Verkehr über die Elisabethstraße aus dem Wohngebiet heraus auf die Eisenbahnstraße gelenkt wird.

Sitzflächen:

Abbildung 21: Bild Sitzmöglichkeit Hildegardstraße

Die Sitzmöglichkeiten wurden durch den Superblocks Leipzig e.V. gemeinsam mit dem Visualisierungskonzept im verkehrsberuhigten Bereich aufgestellt. Für die verkehrsrechtliche Anordnung wurde eine Sondernutzung beantragt und die markierten Flächen aus Abbildung 19 geschaffen. Innerhalb der im Plan rötlich eingefärbten Flächen können die Sitzmöglichkeiten flexibel platziert und errichtet werden. In den Verkehrsraum dürfen diese nicht hineinragen. Die Flächen sind entsprechend der Vorgaben der Branddirektion Leipzig unter Berücksichtigung der Gebäudehöhen ausgewiesen.

Straßenraumbegrünung:

Abbildung 22: Bild Straßenraumbegrünung im Seitenraum

Zur Verbesserung des Stadtteilklimas soll im Rahmen des Superblocks-Konzeptes eine Ausweitung der Begrünung des öffentlichen Verkehrsraumes erfolgen. Die Bepflanzung dient außerdem dazu die Aufenthaltsqualität zu steigern und die Nutzung sowie Akzeptanz des Konzeptes zu fördern. Die Begrünung kann ebenfalls wie die Sitzmöblierung innerhalb der ausgewiesenen Flächen aufgestellt werden. Die einzelnen Elemente verstärken die Neugestaltung der Flächen im Verkehrsraum und Fördern das Verkehrsverhalten aller Verkehrsteilnehmenden entsprechend der Umgestaltung im Superblocks-Prinzip.

Erweiterungen Gastro:

Innerhalb der Flächen kann der anliegenden Gastronomie über öffentliche Freisitze/Schanigärten auf der „alten“ Kfz-Fahrbahn die Einrichtung von außengastronomischen Anlagen ermöglicht werden. Die Erweiterung der Nutzung führt zu einer zusätzlichen Belebung, einer größeren Vielfalt bei den Nutzergruppen, sowie einer höheren Akzeptanz bei der Umgestaltung des Verkehrsraumes. Zusätzlich kann über die Ermöglichung der Außengastronomie die gewerbliche Nutzung besser in den Superblock integriert werden.

Erweiterungen Lieferzonen:

Aufgrund des Entfalls der Stellplätze bleibt die Möglichkeit für das Halten von Be- und Entladevorgängen bestehen, ist aber aufgrund der Möblierung nicht mehr überall möglich. In Abhängigkeit von der unmittelbar anliegenden gewerblichen Erdgeschossnutzung kann die Einrichtung von Lieferzonen erwogen werden. Lieferzonen werden entsprechend Kapitel 6.6 für den Wirtschaftsverkehr in einem gesamtheitlichen Wirtschaftsverkehrskonzept betrachtet.

6.6 Wirtschaftsverkehr

Grundsätzlich soll Liefern und Laden gewährleistet sein. Innerhalb der verkehrsberuhigten Bereiche ist ein Halten für Be- und Entladevorgänge zulässig. Innerhalb der Wohnstraßen, vor allem innerhalb der Gestaltungsbereiche, sind Nutzungskonflikte, die die Aufenthaltsqualität einschränken, zu vermeiden. Daher wird empfohlen, Standorte für spezielle Liefer- und Ladezonen auszuweisen. Damit erfolgt eine Strukturierung und Bündelung des Wirtschaftsverkehrs.

Insbesondere gewerbliche Erdgeschossnutzungen stellen ein wichtiges Ziel für den Wirtschaftsverkehr dar. Lieferzonen sollten dort geplant werden, wo gewerbliche Nutzungen in einer fußläufigen Entfernung erreichbar sind und der Gehweg einen Palettentransport zulässt. Des Weiteren müssen Lieferzonen gut und unmittelbar erreichbar sein. Dem entsprechend soll der Wirtschaftsverkehr keine zusätzlichen Umwege innerhalb der Wohngebiete zur Erreichung der Lieferzonen zurücklegen und im Erschließungskonzept unmittelbar von den Hauptverkehrsstraßen erreichbar sein.

Lieferzonen müssen entsprechend der RASt 06[2] 2,50 m breit, mindestens 5,50 m lang und mind. 0,50 m, besser 0,75 m von einer Radverkehrsanlage entfernt sein. Diese Mindestmaße können in Abstimmung mit den örtlichen Händlern auch vergrößert und den Fahrzeugen entsprechend angepasst werden.

In der Eisenbahnstraße können aufgrund des Straßenquerschnitts und den komplexen Nutzungsanforderungen keine speziellen Liefer- und Ladezonen eingerichtet werden.

Entlang der Eisenbahnstraße werden in den angrenzenden Nebenstraßen zum momentanen Zeitpunkt Lieferzonen an den nördlichen Abschnitten der Knotenpunkte mit der Neustädter Straße und der Elisabethstraße untersucht. Südlich der Eisenbahnstraße wird zusätzlich ein Lieferzonenstandort am Knotenpunkt mit der Hildegardstraße angehört. Im Rahmen der verkehrsplanerischen Konzeption sollen 9 Lieferzonen unmittelbar im Projektgebiet ausgewiesen werden.

Ergänzend wird angeregt, Standorte für zentrale Quartiersboxen (Paketstationen) zu prüfen.

6.7 Einrichtung von Kurzzeitparkplätzen

Für bestimmte Nutzergruppen sollen Kurzzeitparkplätze angeboten werden, um den Parksuchverkehr zu minimieren. Insbesondere ambulante Pflegedienste, Lieferdienste, Hol- und Bringverkehr und Besucher können von diesen Stellflächen profitieren. Kurzzeitstellplätze sollen ermöglichen, dass die genannten Nutzergruppen einen geeigneten Stellplatz finden und so längere Parksuchverkehre vermeiden. Die Anzahl der Kurzzeitparkplätze wird abhängig von der Länge der Erschließungsschleifen und den vorliegenden Nutzungen im Erdgeschoss Kurzzeitstellplätze bemessen.

[2] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV): „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“

Intensive gewerbliche Erdgeschossnutzungen mit Kundenverkehrsaufkommen stellen besondere Ansprüche an den Parkraum, wodurch in Abhängigkeit zur umliegenden Erschließung über Rad- Und Fußverkehr sowie dem ÖPNV die Anzahl der Kurzzeitparkplätze erhöht sein kann. Dies birgt das Risiko, dass zusätzliche Verkehre innerhalb der Quartiere auftreten. Bei ausschließlicher Wohnnutzung ist von einem minimalen Bedarf an Kurzzeitparkplätzen auszugehen, da die Anzahl der Dauerstellplätze den Bedarf der Anwohnenden abdeckt.

Für die Ermittlung der Anzahl der Kurzzeitparkplätze je Schleife werden die folgenden Parameter vorgeschlagen. Unabhängig von der Erdgeschossnutzung wird vorgeschlagen 2 % der Stellplätze für ambulante Pflegedienste als Kurzzeitparkplätze auszuweisen. Da die gewerbliche Erdgeschossnutzung einen zusätzlichen Bedarf an Kurzzeitparkplätzen erfordert, werden abhängig von der prozentualen gewerblichen Nutzung der Erdgeschosse im Vergleich zur Wohnnutzung zusätzlich bis zu 5 % der Stellplätze in Kurzzeitparkplätze umgewandelt. Die nachfolgende Tabelle zeigt die prozentualen Anteile der Kurzzeitparkplätze in Abhängigkeit von der gewerbliche Erdgeschossnutzung im Wohngebiet.

Tabelle 2: prozentualer Anteil der Kurzzeitparkplätze in Abhängigkeit von der gewerblichen Erdgeschossnutzung

Prozentuale gewerbliche Erdgeschossnutzung	Gewerblicher Anteil	Anteil Wohnnutzung
100 %	5 %	2 %
50 %	2,5 %	
25 %	1,25 %	
10 %	0,5 %	
0 %	0 %	

Die Anzahl der Kurzzeitparkplätze sind aus der schrittweisen Umsetzung in Anhang 10 zu entnehmen.

6.8 Weitere Aspekte

Ergänzend zu den erarbeiteten Grundbausteinen werden eine Reihe von weiteren Maßnahmen für den öffentlichen Straßenraum empfohlen.

Um das Fahrradfahren zu fördern und gleichzeitig dem wilden Abstellen von Fahrrädern im Straßenraum vorzubeugen, sollten an geeigneten Stellen **Radabstellanlagen** ergänzt werden. I.d.R. kommen Anlehnbügel oder andere fahrradfreundliche Systeme zum Einsatz. Als besonders relevant gelten Orte mit zu erwartendem hohen Zielverkehrsaufkommen wie Geschäftsgebiete und öffentliche Einrichtungen.

Da inzwischen E-Bikes verbreitet genutzt werden, bietet sich die Kombination von Abstellanlagen mit **Ladestationen** insbesondere an wichtigen Zielen oder Umstiegspunkten an. Solche Abstellanlagen sollten in gewissem Umfang auch für **Lastenräder** vorhanden sein, um auch diese Verkehrsmittelart zu fördern. Gleiches gilt für private oder zu mietende **E-Scooter**. Das freie Abstellen der Roller im Seitenraum sorgt vielerorts für Konflikte und beengte Verhältnisse, liegt zum Teil aber auch an fehlenden Abstellmöglichkeiten.

Um die Nutzung und Haltung von privaten Kfz langfristig zu reduzieren, bedarf es Alternativen zum eigenen Auto. Eine Möglichkeit dafür sind Sharing-Angebote. Damit es für Menschen attraktiv ist sollten **Car- und Bikesharing** in möglichst kurzer Distanz zu den Wohnorten der Menschen verfügbar sein.

Dementsprechend empfiehlt es sich, das bereits bestehende Angebot zu erweitern. Die Ausweitung einer Abstellzone, Ergänzung von Stationen und die Anzahl der zur Verfügung gestellten Fahrzeuge bieten hier verschiedene Möglichkeiten, welche mit dem Superblockkonzept kombiniert werden können.

Ein Problem in beengten städtischen Verhältnissen stellt oft der Lieferverkehr dar. Um die Zulieferung zu Geschäften, Gastronomie und anderen Einrichtungen zu gewährleisten und dabei Konflikte zu minimieren empfehlen sich **Lieferzonen**. Dabei handelt es sich um Flächen, die für das kurze Abstellen von Lieferfahrzeugen zum Zwecke des Ein- und Ausladens reserviert sind. Eine weitere Möglichkeit die Lieferlogistik in städtischen Quartieren zu organisieren sind sogenannte **Mikro-Hubs**. Dies sind kleine Sammelpunkte für Pakete und Lieferungen für das Stadtviertel. Sie sind (zentraler) Anlaufpunkt für den Lieferverkehr, so dass der letzte Weg zum Empfänger zu Fuß, mit Lastenfahrrädern oder anderen kleineren Elektrofahrzeugen absolviert werden kann.

Sogenannte **Parklets** oder gewerbliche Schanigärten bieten sich an, um Platz für Mobiliar oder Außen-Gastronomie zu schaffen. Dabei handelt es sich um Aufbauten auf vormaligen Pkw-Stellplätzen, durch die der Seitenraum verbreitert wird. Neben Parklets sind für die gleichen Zwecke auch dauerhafte Umbauten möglich. Gleiches gilt für **Begrünung**, die in Kombination mit Parklets oder eigenständig angelegt werden können.

Zur Steuerung des Stadtteilklimas kann innerhalb der Superblocks noch die Errichtung von **Trinkwasserbrunnen** im öffentlichen Raum sowie die Errichtung von **Sprühnebelanlagen** zur Kühlung des Straßenraumes geprüft werden.

Neben der Einrichtung von Lieferzonen kann abhängig von der Verkehrsraumbreite ebenfalls die Einrichtung von zentrierten **Müllcontainersammelflächen** eine Ordnung innerhalb des Superblock fördern. Innerhalb einer Woche werden an drei bis vier Tagen verschiedene Müllcontainer geleert, welche im öffentlichen Raum platziert werden. Die Ordnung auf den Flächen sowie die Möglichkeit die Container gesammelt aufzustellen, fördert die Struktur innerhalb der Straßenzüge und beschleunigt die Entsorgungsvorgänge der Stadtreinigung.

Innerhalb der Straßenzüge können je nach Nutzergruppen ebenfalls **Sport- und Spielgeräte** sowie Flächen und Markierungen für **Sport- und Spielflächen** verschiedene Menschen ansprechen den öffentlichen Raum zu nutzen und zu beleben. Die Geräte und Flächen müssen stets unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit aufgestellt bzw. eingerichtet werden, da innerhalb der Verkehrsberuhigten Bereiche weiterhin Fahrzeuge verkehren.

Die **Fußgängerzone** im Bereich von Schulen und Plätzen dient zur Verschmelzung der städtebaulichen Nutzung und der Verkehrsräume. Verschiedene Nutzergruppen können über die Gestaltung und Nutzung der Verkehrsräume gezielt angesprochen und zur aktiven Belebung der Verkehrsräume angeregt werden. Im Bereich von Schulen, Seniorenheimen, Kindergärten oder vergleichbaren Einrichtungen mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen von besonders schutzbedürftigen Verkehrsteilnehmenden können die **Fußgängerzonen** im direkten Einflussbereich die Verkehrssicherheit erhöhen.

Des Weiteren können auf den gewonnenen Flächen **Sammelbehälter** für die Stadtreinigung eingerichtet werden. Außerdem kann es an Spielplätzen und an Flächen mit hoher Aufenthaltsqualität innerhalb der Verkehrsräume zu einem erhöhten Bedarf von **Abfallbehältern** kommen. Zusätzliche Standorte für

Sammelbehälter und **Abfallbehälter** sollten je nach Bedarf zusätzlich betrachtet und mit der Stadtreinigung abgestimmt werden.

7. Auswirkungen auf den Verkehr

Die Änderungen der Verkehrsführung, sowie der Ausweisung verkehrsberuhigter Bereiche können Auswirkungen auf andere Verkehrsteilnehmer haben. Um direkte und indirekte Auswirkungen auf andere Verkehrsteilnehmer abzuschätzen, werden diese nachfolgend betrachtet und die potenziellen Auswirkungen abgeschätzt.

7.1 Auswirkung auf den Quell- und Zielverkehr

Aufgrund der Modalen Filter sind manche Wohnstandorte nur über bestimmte Straßen vollständig befahrbar. Die Modalen Filter wurden innerhalb des Konzeptes auf ein Minimum reduziert, sodass weiterhin eine möglichst simple und begreifbare Verkehrsregelung sowie Erschließung für die Anwohner vorherrscht. Von einer komplexen Verkehrsregelung, wie in der Variante „Richtungsverkehr“ betrachtet, wurde aufgrund der erschwerten Begreifbarkeit für die Anwohner abgesehen. Darüber hinaus beeinflussen die Maßnahmen den Quell- und Zielverkehr nicht.

7.2 Auswirkungen auf den ÖPNV

Die Modalen Filter sind nicht auf Routen oder Verkehrsachsen des ÖPNV angeordnet. Aufgrund der Attraktivierung von Fuß- und Radverkehr und Sharing-Angeboten im Bereich der Haltestellen kann ein Modal Shift hin zur verstärkten Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes gefördert werden. Die potenziellen zusätzlichen Fahrgastzahlen sind im Vergleich zu den bereits vorliegenden Fahrgastzahlen als gering einzuschätzen. Aufgrund des ausbleibenden Eingriffs in die Führung des ÖPNVs und der Veränderungen der Fahrgastzahlen werden die unmittelbaren Auswirkungen auf den ÖPNV als gering bis gar nicht eingeschätzt.

7.3 Auswirkungen auf den fließenden Verkehr

Aufgrund der aktuellen vorherrschenden Verkehrsbelastung auf der Eisenbahnstraße sowie der Herrmann-Liebmann-Straße kann davon ausgegangen werden, dass die Leistungsfähigkeit der Lichtsignalgeregelten Knotenpunkte bereits heute als belastet eingestuft werden. Die zusätzlichen Verkehrsstärken, welche durch die Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die Hauptstraßen dargestellt werden, können in Relation zu den bereits vorherrschenden Verkehrsmengen jedoch als geringfügig eingestuft werden. Die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte wird durch die zusätzlichen Verkehre nur im geringen Maße zusätzlich verschlechtert und wird hauptsächlich durch die aktuellen Verkehrsbelastungen beeinflusst. Optimierungspotenzial besteht im nördlichen Zulauf der Herrmann-Liebmann-Straße Richtung Eisenbahnstraße durch eine Änderung der Parkordnung. Durch das halbseitige Gehwegparken müssen sich der fließende Kfz-Verkehr, der ÖPNV und der Radverkehr dieselbe Fahrspur teilen. Durch eine Neuorganisation der Raumaufteilung könnte der Zulauf zum Knoten für den fließenden Verkehr optimiert werden.

Die neue Verkehrsorganisation bündelt den Verkehr auf den Hauptstraßen. Die Verlagerung der Verkehrsströme erfolgt großräumig im Stadtgebiet auf verschiedene Straßenabschnitte. Langfristig kann sich ebenfalls die Verkehrsmittelwahl ändern und eine Verlagerung der Verkehrsströme auf andere Verkehrsmodi einstellen.

Für die sichere und schnelle Erreichbarkeit des Wohngebietes durch Rettungsfahrzeuge werden alle Poller durch herausnehmbare Pfosten ausgebildet. Des Weiteren können die Gebiete weiterhin durch Rettungsfahrzeuge befahren werden.

8. Variantengewichtung

Im Bearbeitungsprozess mit der Stadt Leipzig wurden die drei erstellten Varianten diskutiert und in einem iterativen Bearbeitungsprozess miteinander verglichen. Die Variante „Richtungsverkehr“ stellt sich dabei aufgrund ihrer komplexen Verkehrsführung und der erschwerten Erschließung des Wohngebietes als ungeeignet für die verkehrsplanerische Konzeption heraus. Zur Lenkung der Verkehrsströme und zur Vermeidung von Durchgangsverkehren innerhalb der Wohnquartiere wird die Errichtung von Modalfiltern bevorzugt. Die Umsetzung der Modalfilter orientieren sich an der Umsetzung im Pilotprojekt an dem Knotenpunkt Hildegardstraße/Ludwigstraße.

Dementsprechend wird die Variante „Richtungsverkehr“ nicht weiterverfolgt. Von einer Kombination der Variante Richtungsverkehr mit den anderen beiden Varianten wird ebenfalls abgeraten, da die unterschiedliche Verkehrsregelung der unechten Einbahnstraße und die Modalfilter in Kombination die Begreifbarkeit und somit die Erschließungsqualität einschränkt.

Für die Einrichtung der verkehrsberuhigten Bereiche wurde eine schrittweise Umsetzung im Untersuchungsgebiet festgelegt. Die schrittweise Umsetzung soll die Akzeptanz bei den Anwohnenden und Gewerbetreibenden stärken. In diesem Umsetzungsprozess können die Menschen vor Ort beteiligt werden, indem diese Umsetzungsflächen selbst aktiv vorschlagen und erproben können. Die beiden Varianten „Grüne Achse“ und „Grüne Brücke“ stellen Vorschläge zur Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen dar, welche unter Abwägung der einzelnen Bereiche individuell oder kombiniert umgesetzt werden können.

8.1 Schrittweise Umsetzung der Vorzugsvariante

Zur Umsetzung des Verkehrskonzeptes innerhalb der Stadtquartiere Neustadt-Neuschönefeld und Volkmarsdorf soll schrittweise erfolgen. So kann der Aufwand für die Stadt Leipzig sowie den eingebundenen Akteuren, wie den Vereinen vor Ort, begrenzt werden. Außerdem können die Anwohnenden schritt- und abschnittsweise an die neue Verkehrsregelung gewöhnt sowie stärker in die Erweiterung des Konzeptes mit eingebunden werden. Die Veränderungen im Verkehrsraum der Quartiere ist für Anwohnende überschau- und greifbar. Das zielgerichtete Aufsuchen der umgestalteten Verkehrsräume, sowie die punktuelle Nutzung der Flächen fördern das Verständnis des Quartierkonzeptes und der Nutzungsmöglichkeiten der gewonnenen Flächen. Besonders die Einrichtung der verkehrsberuhigten Bereiche lässt sich abschnittsweise flexibel durchführen. Der zur VeloCity 2023 bereits umgesetzte Teilabschnitt auf der Hildegardstraße inklusive des Modalfilters ist in der Bestandskarte (Abbildung 23) abgebildet und stellt den ersten Schritt zur Umsetzung des Verkehrskonzeptes dar.

Zur Visualisierung der Umsetzungsschritte wird die Variante „Grüne Achse“ dargestellt. Die Variante „Grüne Brücke“ oder eine Kombination der beiden Maßnahmen sind ebenfalls möglich.

Abbildung 23: Superblocks Umsetzung – Bestand

Schritt 1:

In Schritt 1 sollen zunächst zur Vermeidung des Durchgangsverkehrs innerhalb der Wohnquartiere alle (weiteren) Modalfilter errichtet werden. Diese sollen zusammenhängend und möglichst zeitgleich errichtet werden, damit innerhalb der Stadtquartiere ein logisches, zusammenhängendes System entsteht und die Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die Hauptverkehrsstraßen wirksam wird. In diesem Schritt ist der Wirtschaftsverkehr in Form von Liefer- und Ladezonen und Kurzzeitparkern bereits mitzurealisieren.

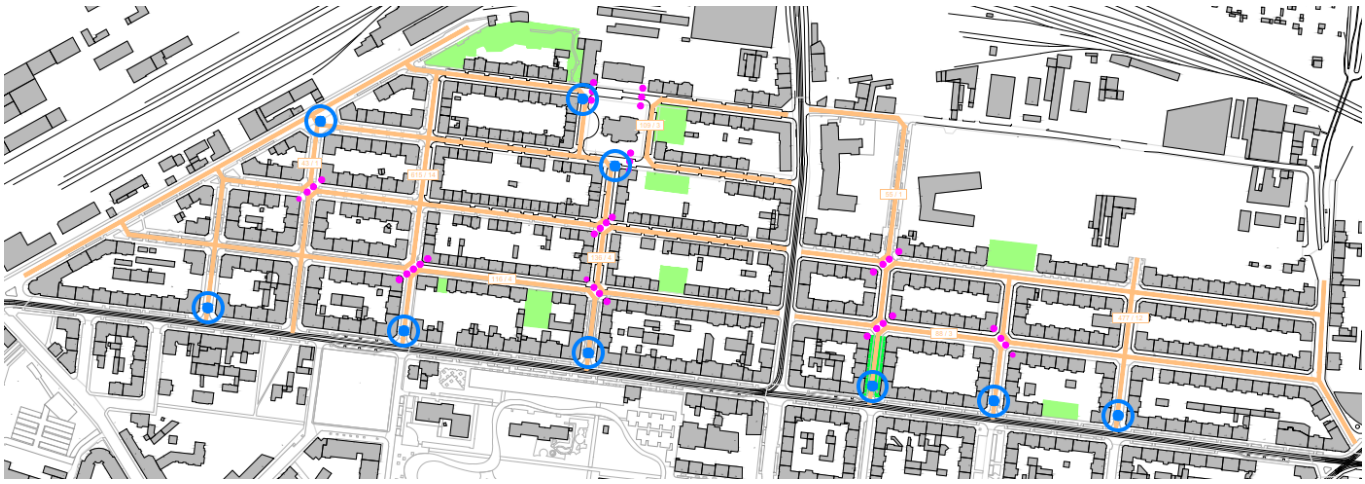


Abbildung 24: Superblocks Umsetzung - Schritt 1 - Modalfilter

Schritt 2:

Im zweiten Schritt wird ein zweiter verkehrsberuhigter Bereich zur Gestaltung als Aufenthalts- und Begegnungsfläche. Dieser Bereich befindet sich auf der Hedwigstraße in Neustadt-Neuschönefeld zwischen der Ludwigstraße und der Mariannenstraße. Dieser Abschnitt ist bereits heute durch Piktogramme auf dem Boden hervorgehoben. Im Gegensatz zum Teilabschnitt auf der Hildegardstraße wird dieser Abschnitt durch eine geringere gewerbliche Erdgeschossnutzung und einen stärkeren Wohncharakter geprägt. Die Gestaltung des Verkehrsberuhigten Bereichs sollte, wie im bereits umgesetzten Teilabschnitt auf der Hildegardstraße ausgeführt werden. Die runden Sitzelemente inklusive der Bodenmarkierung sowie die Hochbeete stellen den Grundbestandteil zur Wiedererkennbarkeit des Konzeptes dar. Zusätzlich können kleinere Hochbeete, Radabstellmöglichkeiten, weitere Parklets und ähnliche Elemente in den Verkehrsraum integriert werden. Wie im Reallabor Hildegardstraße müssen weiterhin die Seitenabstände zur Gebäudekante in Abhängigkeit von der Fürsthöhe der Gebäude eingehalten werden. Des Weiteren muss eine Fahrgasse mit einer Breite von 4,50 m für die Befahrbarkeit in beide Richtungen freigehalten werden.

Abbildung 25: Superblocks Umsetzung - Schritt 2

Schritt 3:

Im dritten Umsetzungsschritt wird empfohlen, die Fahrradstraße entlang der Ludwigstraße einzurichten. Über die Fahrradstraße wir der Radverkehr zukünftig auf der Ludwigstraße gebündelt. Von der Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen oder dem Aufstellen von raumgreifenden Gestaltungs- und Aufenthaltselementen innerhalb der Fahrradstraße ist abzusehen.

Abbildung 26: Superblocks Umsetzung - Schritt 3

Schritt 4:

Nach der Einrichtung der Fahrradstraße sollen die verkehrsberuhigten Bereiche sowie die Gestaltungsflächen für das Superblockkonzept ausgeweitet werden. Zunächst wird empfohlen, die bestehenden verkehrsberuhigten Bereiche zu erweitern. Über vergrößerte zusammenhängende Bereiche können die Nutzung und Akzeptanz gesteigert sowie die Präsenz der Bereiche verstärkt werden. Des Weiteren wir über die Zusammenhängende Erweiterung der Bereiche eine Zerteilung der Wohngebiete verhindert und ein konsistentes Verkehrsnetz für Anwohnende geschaffen. Im Bereich der Hildegard- und Hedwigstraße entstehen Quartierszentren, welche das Grundelement zur Wiedererkennbarkeit des Superblockkonzepts darstellen.

Abbildung 27: Superblocks Umsetzung - Schritt 4

Schritt 5:

Der fünfte Umsetzungsschritt stellt die Finalisierung des Verkehrskonzeptes innerhalb des Untersuchungsgebietes dar. Über die zusätzlichen verkehrsberuhigten Bereiche in den weiteren Nebenstraßen in Volkmarsdorf und Neustadt-Neuschönefeld kann die Wirkung der Aufenthaltsqualität sowie die Nutzung der öffentlichen Räume auf das gesamte Wohnquartier ausstrahlen und ein geschlossenes Wohngebietskonzept darstellen. Die kleineren Bereiche am östlichen und westlichen Rand des Untersuchungsgebietes profitieren dabei von der Nutzung, Akzeptanz und Erfahrung der großen verkehrsberuhigten Bereiche im Zentrum entlang der Hildegard- und Hedwigstraße.

Abbildung 28: Superblocks Umsetzung - Schritt 5

Die Umsetzungsschritte 4 und 5 können gegebenenfalls feiner aufgegliedert werden. Grundsätzlich sollte aber das Konzept der zusammenhängenden Erweiterung und „von Innen nach Außen“ eingehalten werden.

Bei der Ausweitung der Räume wird empfohlen die lokalen Vereine, Gewerbetreibende, Gemeinden und Anwohnenden aktiv einzubinden Insbesondere im Bereich von sozialen Einrichtungen oder Bildungsstätten, sowie Parks und Spielplätzen eignet sich die Gestaltung des Verkehrsraums zur Integration der städtebaulichen Nutzung in den Verkehrsraum.

Die Akzeptanz von Gewerbetreibenden können durch die aktive Bewerbung von außengastronomischen Freisitzen oder die Einrichtung von Lieferzonen gestärkt werden. Eine Informationsveranstaltung für Gewerbetreibende zur Steigerung der Akzeptanz und Aufzeigen von Chancen für gewerbliche Erdgeschossnutzungen wird empfohlen.

9. Zusammenfassung

Die integrierte und nachhaltige Stadtentwicklung auf der Grundlage der Leipzig-Charta muss konsequent weiterverfolgt und um Aspekte der urbanen Resilienz erweitert werden, um zur Vorsorge, Bewältigung und Nachsorge von Krisenereignissen beizutragen. Dabei müssen Städte und Gemeinden weiterhin auf eine umweltgerechte, klimagerechte sowie bewegungs- und gesundheitsfördernde Mobilität setzen. Die Stärkung des Fuß- und Radverkehrs, des ÖPNV sowie von Car-Sharing-Angeboten spielt eine zentrale Rolle. Aber auch mit dem Stichwort „Superblocks“ lassen sich die genannten Ziele inhaltlich untersetzen. Nach dem Erfolg in Barcelona und ersten Schritten in Berlin gibt es auch für Leipzig die Bestrebung, verkehrsberuhigte Superblocks in einem konkreten Stadtquartier umzusetzen.

Im Rahmen der Projektbearbeitung wurden drei Varianten für eine verkehrsplanerische Konzeption im Kontext der geordneten städtebaulichen Entwicklung in Neustadt-Neuschönefeld und Volkmarsdorf nördlich der Eisenbahnstraße nach dem Superblockprinzip erarbeitet. Dabei wurde eine Umsetzung der verkehrsplanerischen Konzeption mit Modalfiltern als bevorzugte Lösung herausgearbeitet. Die Variante der Modalfilter stellen eine Möglichkeit dar, die Quartiere zu verkehrsberuhigen und zeitgleich die Erschließungsqualität der Anwohner zu erhalten. Rettungsfahrzeuge und Stadtreinigungsfahrzeuge werden durch herausnehmbare Poller und die Befahrbarkeit und Erreichbarkeit durch Mindestmaße sowie Schleppkurvenprüfungen gewährleistet.

Mit einem Pilotprojekt an der Hildegardstraße, welches im Rahmen der Projektbearbeitung zur VeloCity im Mai 2023 umgesetzt wurde, werden die ersten Auswirkungen, Nutzungen sowie die Akzeptanz des umgestalteten verkehrsraumes erprobt.

Über die Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen besteht die Möglichkeit die Verkehrsräume umzugestalten, sowie Elemente wie Sitzmöglichkeiten, Spielflächen, Parklets oder Hochbeete im Straßenraum zu integrieren. Die zusätzlichen Elemente steigern die Aufenthaltsqualität und Eröffnen den Anwohnenden und Gewerbetreibende neue Möglichkeiten zur Nutzung der öffentlichen Räume.

In einer schrittweisen Umsetzung, welche die Beteiligung der Anwohner und Gewerbetreibenden berücksichtigt, entsteht über dieses Konzept der erste Superblock Leipzigs.

Durch die Einbindung von Vereinen, kulturellen und religiösen Gemeinden und anderen gesellschaftliche Einrichtungen sowie die aktive Bespielung der verkehrsberuhigten Bereiche innerhalb des Untersuchungsgebietes können verschiedene Menschengruppen angesprochen und zur aktiven Nutzung der Flächen angesprochen und angeregt werden.

BERNARD Gruppe ZT GmbH

Dipl.-Ing. Alexander Goth

Dipl.-Ing. Philipp Merholz

Dipl.-Ing. Fabian Kunzmann

10. Anhang

1 Planliste

2 Planbeschreibung

3 Analysekarten

4 Verkehrserhebung

- Knotenstromdiagramme
- Kartografische Darstellung

5 Variantenkarten

- 01a Grüne Achse
- 01b Grüne Brücke
- 02 Richtungsverkehr

6 Knotenpunktskizze Fahrradstraße

Planliste:

Nummer	Kategorie	Name
01	Analyse	Fußverkehr
02	Analyse	ÖPNV-Erschließung
03-1	Analyse	Radverkehrsnetz
03-2	Analyse	Radabstellanlagen & Sharing-Angebote
04-1	Analyse	Verkehrsregelung Kfz-Verkehr
04-2	Analyse	Kfz-Stellplätze
05	Analyse	Grünflächen/-anlagen
06	Analyse	Besondere Ziele
07-1	Analyse	Schwächenkarte
07-2	Analyse	Stärkenkarte
08-1	Prinzip	Superblockprinzipskizze
08-2	Analyse	Verkehrsführung im Bestand
09-1	Variante	Verkehrsführung Variante v01a
09-2	Variante	Verkehrsführung Variante v01b
09-3	Variante	Verkehrsführung Variante v02
10-1	Variante	Variante v01a
10-2	Variante	Variante v01b
10-3	Variante	Variante v02

Planbeschreibung Superblocks Leipzig

Datum:	26.05.2023
Projekt-Nr.:	P502747
Version	
Seitenanzahl:	9
Autor:	MePa

Erstellung einer verkehrsplanerischen Konzeption im Kontext der geordneten städtebaulichen Entwicklung in Neustadt-Neuschönefeld und Volkmarsdorf nördlich der Eisenbahnstraße

Materialsammlung Bestandsanalyse + Konzept „Superblock“ in Varianten

BERNARD Gruppe ZT GmbH
Hoyerswerdaer Straße 5, 01099 Dresden
T +49 351 85349 0 • F +49 351 85349 77
info@bernard-gruppe.com
bernard-gruppe.com

Sitz der Gesellschaft: München
Registergericht München
HRB Nr. 239571
USt-IdNr.: DE261629121

Bank:
Bank für Tirol und Vorarlberg Deutschland
IBAN: DE09 7201 2300 0904 4396 00
BIC: BTVADE61XXX

Geschäftsführung: Jost Mazur, Torsten Heine-Nims, Maria Bernard-Schwarz

Beratende Ingenieure
VBI
Consulting Engineers

INHALTSVERZEICHNIS

Karten Bestandsanalyse 3
Fußverkehr 3
ÖPNV 3
Radverkehrsnetz 3
Radparken & Sharing-Angebote 3
Verkehrsführung Kfz-Verkehr 4
Stellplätze Kfz-Verkehr 4
Grünanlagen 4
Besondere Ziele 4
Schwächenkarte 5
Stärkenkarte 5
Fahrradstraße 5
Variante v01a „Grüne Achse“ Rabet - Neustädter Markt: 7
Variante v01b „Grüne Brücke“ Herrmann-Liebmann-Straße 8
Variante v02 „Richtungsverkehr“ 9

Erläuterung zu den Karten Bestandsanalyse

Fußverkehr

Für das quartiersbezogene Fußverkehrsaufkommen sind Schulen, Kindergärten und Bildungseinrichtungen sowie öffentliche Parks und Grünflächen von besonderer Bedeutung. An diesen Orten ist zusätzlich mit einem erhöhten Fußverkehrsaufkommen von Kindern, welche als schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende einzustufen sind, zu rechnen.

Im Bereich der Ludwigstraße ist zudem ein beschädigter Seitenraum auffällig, welcher die Begehbarkeit einschränkt.

Die Eisenbahnstraße und die Herrmann-Liebmann-Straße stellen aufgrund der Verkehrsstärken eine Barriere für den querenden Fußverkehr dar. Insbesondere im Bereich des Stadtteilparks „Rabet“ ist ein erhöhtes Querverkehrsaufkommen vorhanden, welches durch die Barrierewirkung der Eisenbahnstraße beeinflusst wird.

ÖPNV

Es wurden alle örtlichen Straßenbahnen und Bushaltestellen sowie Linien im Bereich des Untersuchungsgebiets betrachtet. Für die innerörtliche Erschließung wurde jede Haltestelle für den Einzugsbereich mit einem Radius von bis zu 300 m bemessen.

Die Straßenbahnlinien 1, 3 und 8 sowie die Buslinie 70 verkehren durch das Untersuchungsgebiet. Die Straßenbahnlinie 7 und die Buslinie 72/73 tangieren das Untersuchungsgebiet im Süden.

Insbesondere der nördliche Teil des Untersuchungsgebiets liegt außerhalb der Erschließungsradien von 300 m der im Süden liegenden Haltestellen und ist somit nicht ausreichend durch den ÖPNV erschlossen.

Radverkehrsnetz

Sowohl die Eisenbahnstraße als auch die Herrmann-Liebmann-Straße werden im Leipziger Radverkehrsnetz als Hauptradverbindungen eingestuft. In Richtung Süden fahrende Radfahrer werden auf der Herrmann-Liebmann-Straße im Mischverkehr geführt. Auf den weiteren Abschnitten der Hauptverkehrsstraßen wird der Radverkehr auf Radfahrstreifen geführt.

Innerhalb der beiden Quartiere wird der Radverkehr aufgrund der Tempo-30-Zone im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Die Straßen innerhalb der beiden Quartiere sind nicht Bestandteil des Leipziger Radverkehrsnetzes.

Radparken & Sharing-Angebote

In der Radparken & Sharing-Angebote sind alle Radabstellanlagen und Bike-Sharing Angebote sowie Stellflächen für E-Scooter und Stellplätze für Car-Sharing Fahrzeuge abgebildet. Insbesondere entlang der Eisenbahnstraße ist ein dichtes und vielfältiges Angebot vorhanden. Im Quartier Neustadt sind mehr Radabstellanlagen als im Quartier Volkmarsdorf vorhanden.

Entlang der Eisenbahnstraße und der Herrmann-Liebmann-Straße befinden sich vier Bike-Sharing Standorte der Firma Nextbike.

Die Firma Teilauto bietet jeweils einen Car-Sharing-Standort in der Rosa-Luxemburg-Straße, Eisenbahnstraße, Elisabethstraße und der Schulze-Delitzsch-Straße. Außerdem befindet sich noch ein fünfter Standort nördlich des Untersuchungsgebietes am Stannebeinplatz.

Bei der Erhebung wurden entlang der Mariannenstraße vermehrt “wildparkende“ Fahrräder aufgezeichnet. Diese stellen ein Potenzial für fehlenden oder überlastete Radabstellanlagen dar.

Verkehrsführung Kfz-Verkehr

Sowohl auf den Hauptverkehrsstraßen als auch im Untersuchungsgebiet gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Innerhalb der Quartiere wird diese als Tempo-30-Zone beschildert. Zwischen dem Neustädter Markt und der Herrmann-Liebmann-Straße befindet sich auf der Schulze-Delitzsch-Straße die einzige Einbahnstraße im Untersuchungsgebiet.

Von der Herrmann-Liebmann-Straße kann man als Rechtsabbieger in die Ludwigstraße einbiegen, das Linksabbiegen ist nicht zulässig.

Von der Neustädter Straße kann man als Rechtsabbieger auf die Eisenbahnstraße ausfahren. Ansonsten bestehen keine weiteren Abbiegeverbote.

Stellplätze Kfz-Verkehr

Insgesamt befinden sich circa 1.800 Kfz-Stellplätze im öffentlichen Raum im Untersuchungsgebiet. Davon befinden sich circa 1.100 in Neustadt und circa 700 Stellplätze in Volkmarsdorf. Innerhalb der Quartiere befinden sich fünf personenbezogene Behindertenstellplätze.

Grünanlagen

Südlich der Eisenbahnstraße befindet sich der Stadtteilpark „Rabet“. Nördlich des Untersuchungsgebiets befindet sich der Mariannenpark und der Volksgarten. Im Südosten befindet sich die Rietzschke Aue.

Innerhalb des Untersuchungsgebietes befinden sich im Nordwesten der Lutherplatz und der Neustädter Markt als Grünanlagen. Im Bereich des Neustädter Markt befindet sich zudem der Bürgerpark an der Meßner Straße.

Im Nordosten des Untersuchungsgebietes befindet sich eine Brachfläche zwischen der Mariannenstraße und Schulze-Delitzsch-Straße. Die zukünftige Nutzung der Fläche ist zum aktuellen Zeitplan nicht geklärt und dient aktuell als nicht öffentliche Aufforstungsfläche.

Besondere Ziele

Für die besonderen Ziele im Untersuchungsgebiet wurden kartografisch Bildungs- und Kultureinrichtungen, sowie verschiedene gewerbliche Nutzungen dargestellt. Zusätzlich wurden Spielplätze und Parkanlagen in der Karte dargestellt. Insbesondere entlang der Eisenbahnstraße findet sich eine vielfältige und

dichte Nutzung der Erdgeschosse durch verschiedene Gewerbebetriebe wieder. Im Norden des Untersuchungsgebietes befinden sich eine Schule und ein Kindergarten.

Stärkenkarte

In der Stärkenkarten wurden Stärken und Charakteristiken des Untersuchungsgebiets ausgearbeitet.

Im südlichen Teil finden sich entlang der Eisenbahnstraße ein dichtes Haltestellennetz und eine gute Anbindung an den ÖPNV wieder. Zusätzlich stellt die Vielzahl und die Diversität der Erdgeschossnutzungen durch die Gewerbetreibenden entlang der Eisenbahnstraße ein vielfältiges Angebot dar, welches zu einer Belebung des Straßenraums führt.

Innerhalb des Gebietes wird der Verkehr durch die Regelung als Tempo-30-Zone beruhigt und stärkt den Wohncharakter innerhalb der Quartiere. Zusätzlich stellen die Anzahl der Parks, Spielplätze und Grünanlagen ein vielfältiges Angebot für die Anwohnenden dar, und fördern die Nutzung und den Aufenthalt innerhalb der Verkehrsräume im Untersuchungsgebiet.

Grundsätzlich ist das Untersuchungsgebiet durch eine dichte Blockrandbebauung im Gründerzeit-Stil geprägt. Die Erdgeschossnutzungen, Parks, Spielplätze und umliegende Grünanlagen fördern eine multimodale Mobilität innerhalb der Quartiere.

Schwächenkarte

Die Schwächenkarte stellt die Defizite, welche aus der Analyse herausgestellt wurden, dar. Insbesondere der nördliche Teil des Untersuchungsgebietes ist nicht ausreichend durch den ÖPNV erschlossen. Zusätzlich bilden die Hauptverkehrsstraßen (Eisenbahnstraße und Herrmann-Liebmann-Straße) aufgrund ihrer Straßenraumgestaltung und der anliegenden Verkehrsstärken Barrieren für den querenden Fuß- und Radverkehr.

Fahrradstraße

Sowohl die Ludwigstraße als auch die Mariannenstraße kommen als Fahrradstraße in Frage, wenngleich die notwendige Fahrgassenbreite von 4,60 m zuzüglich beidseitigem Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr nicht durchgängig gewährleistet werden kann.

Beide Straßen weisen zwischen der Herrmann-Liebmann-Straße und der Neustädter Straße Abschnitte auf, welche für die Einrichtung einer Fahrradstraße mit beidseitigem Parken die notwendige Breite nicht erfüllen.

Ludwigstraße:
Im Bereich der Ludwigstraße stellt der Knotenpunkt mit der Herrmann-Liebmann-Straße eine kritische Stelle dar, da die Radfahrenden die Hauptverkehrsstraße kreuzen müssen. Außerdem sollte aufgrund des geringen Knotenpunktabstandes der Ludwigstraße zum lichtsignalanlagegeregelten Knotenpunkt der Herrmann-Liebmann-Straße mit der Eisenbahnstraße der Rückstau berücksichtigt werden. Die Anbindung an die Hauptradverbindungen der Stadt Leipzig erfolgt im Westen über die Rosa-Luxemburg-Straße zur Eisenbahnstraße und im Osten über die Bennigsenstraße zum Torgauer Platz.

Mariannenstraße:
Auf der Mariannenstraße stellt der Knotenpunkt mit der Herrmann-Liebmann-Straße ebenfalls wie auf der Ludwigstraße eine kritische Stelle dar. Zusätzlich ist am westlichen Ende der Mariannenstraße der Knotenpunkt mit der Bussestraße und der Rosa-Luxemburg-Straße als komplex zu bewerten, was eher für die Ludwigstraße als Fahrradstraße spricht. Die Anbindung der Mariannenstraße an die Hauptradverbindung der Stadt Leipzig erfolgt ebenfalls wie die Ludwigstraße über die Rosa-Luxemburgstraße im Westen und über den Torgauer Platz im Osten des Gebietes.

Grundsätzlich bieten beiden Straßen nahezu identische Voraussetzungen für die Einrichtung einer Fahrradstraße

Konzept „Superblock“ in Varianten

Jede Variante beinhaltet zwei Karten. Eine Karte dient zur Veranschaulichung der Verkehrsführung innerhalb der Quartiere. Die zweite Karte dient zur Darstellung der Umsetzung der verkehrsberuhigten Bereiche sowie der weiteren verkehrlichen Elemente zur Umsetzung der Variante.

Variante v01a „Grüne Achse“ Rabet - Neustädter Markt:

In Variante v01 „Grüne Achse“ Rabet – Neustädter Markt wird der Verkehr mit modalen Filtern im Untersuchungsgebiet gelenkt und die Nord-Süd-Achsen der Quartiere sollen durch die verkehrsberuhigten Bereiche gestärkt werden.

Volkmarsdorf:

- 3 Modale Filter
  - KP Hildegard-/Ludwigstr., KP Hildegard-/Mariannenstr., KP Elisabeth-/Ludwigstr.
- 2 – 3 Verkehrsberuhigte Bereiche
  - Hildegardstraße, Elisabethstraße, (Mariannenstraße)
- Ludwigstraße als Fahrradstraße

Zunächst sollen zur Sperrung des Durchgangsverkehrs zwei Modale Filter auf der Hildegardstraße im Knotenpunktbereich mit der Ludwigstraße und der Mariannenstraße errichtet werden. Außerdem sollte zur Schließung der Erschließungsschleifen ein dritter modaler Filter im Bereich der Elisabethstraße errichtet werden. So wird der einfahrende Verkehr direkt auf die Hauptstraßen und aus dem Gebiet heraus gelenkt. Grundsätzlich ist weiterhin das Durchfahren des Gebietes möglich, kann aber aufgrund der Umwegigkeit als unattraktiv eingestuft werden. Der Spielplatz an der Kreuzung Mariannenstraße/Elisabethstraße bietet die Möglichkeit über eine Ausweitung der Verkehrsberuhigten Bereiche in den Knotenpunktbereich das Superblock-Konzept zu integrieren.
Die Hildegardstraße bietet sich aufgrund der Erschließungsfunktion für den Kindergarten als Verkehrsberuhigte Verbindung bis zu diesem an. Auf der Elisabethstraße kann über die Verkehrsberuhigten Bereiche eine Integration des Spielplatzes an dem Knotenpunkt mit der Mariannenstraße gefördert werden.

Neustadt-Neuschönefeld:

- 6 Modale Filter
  - 2x Neustädter Markt, KP Hedwig-/Ludwigstr., KP Hedwig-/Mariannenstr., Neustädter-/Ludwigstr., Einert-/Mariannenstr.
- 5 Verkehrsberuhigte Bereiche
  - Hedwigstraße, 2x Neustädter Markt, Neustädterstraße, Einertstraße
- Ludwigstraße als Fahrradstraße
- Fußgängerzone Neustädter Markt

Auf der Hedwigstraße soll, ebenfalls wie auf der Hildegardstraße über die Einrichtung von 2 modalen Filtern der Durchgangsverkehr verhindert werden. Zusätzlich sollen zur Schließung der Erschließungsschlaufen im Bereich der Neustädter Straße und der Einertstraße weitere Filter errichtet werden. Außerdem sollen am Neustädter Markt senkrechte Modale Filter den Durchgangsverkehr über die Schulze-Delitzsch-Straße verhindern. Die Schule, der Neustädter Markt, die Kirche, der Spielplatz und der Bürgerpark sollen hier über die Verkehrsberuhigung zukünftig attraktiv genutzt und verbunden werden. Im direkten Bereich der Schule empfehlen wir zur Integration des Neustädter Marktes die Einrichtung einer

Fußgängerzone. Der Kfz-Verkehr wird über die Meißner Straße auf die Herrmann-Liebmann-Straße geleitet.
Die Hedwigstraße stellt als „Grüne Achse“ zwischen dem Stadtteilpark Rabet und dem Neustädter Markt eine Verbindungsfunktion mit hoher Attraktivität für Verkehrsberuhigung und soll als Ziel und Kernelement dieser Variante darstellen. Der Neustädter Markt bietet mit der Heiligen-Kreuz-Kirche im Zentrum, der Schule im Norden, dem Spielplatz im Osten und dem Bürgerpark im Südosten einen zentralen Punkt für Anwohner im Untersuchungsgebiet. Aufgrund dessen bietet der Neustädter Markt ein großes Nutzungspotenzial.

Variante v01b „Grüne Brücke“ Herrmann-Liebmann-Straße

In Variante v01b „Grüne Brücke“ Herrmann-Liebmann-Straße wird mit Modalen Filtern der Verkehr im Untersuchungsgebiet gelenkt und den Ost-West-Achsen im Untersuchungsgebiet eine größere Aufmerksamkeit für die Verkehrsberuhigten Bereiche geschenkt.

Volkmarsdorf:

- 3 3 Modale Filter
  - KP Hildegard-/Ludwigstr., KP Hildegard-/Mariannenstr., KP Elisabeth-/Ludwigstr.
- 2 Verkehrsberuhigte Bereiche
  - Hildegardstraße, Mariannenstraße
- Ludwigstraße als Fahrradstraße

Zusätzlich zum Verkehrsberuhigten Bereich in der Hildegardstraße soll zukünftig auf der Mariannenstraße Fläche für die Anwohnenden geschaffen werden. Hier soll zukünftig ein Verkehrsberuhigter Bereich von der Herrmann-Liebmann-Straße ausgehend bis zum Spielplatz am Knotenpunkt mit der Elisabethstraße neue Möglichkeiten zum Verkehren, Spielen und Verweilen bieten. Über diesen Bereich kann der Spielplatz mit dem Kindergarten auf der Hildegardstraße verbunden werden und insbesondere für Kinder die Aufenthaltsqualität steigern. Die Diagonalsperren, welche die Verkehrslenkung fördern sollen, werden, wie in Variante v01a, auf der Hildegardstraße und der Elisabethstraße empfohlen.

Neustadt-Neuschönefeld:

- 6 Modale Filter
  - 2x Neustädter Markt, KP Hedwig-/Ludwigstr., KP Hedwig-/Mariannenstr., Neustädter-/Ludwigstr., Einert-/Mariannenstr.
- 6 Verkehrsberuhigte Bereiche
  - Hedwigstraße, 2x Neustädter Markt, 2x Mariannenstraße, Meißnerstraße
- Ludwigstraße als Fahrradstraße
- Fußgängerzone Neustädter Markt

Wie bereits in Variante v01a soll der Neustädter Markt über senkrechte Modale Filter verkehrsberuhigt werden. Eine Ausweitung des Verkehrsberuhigten Bereichs in die Meißner Straße und die Mariannenstraße über die Hedwigstraße erhöht die Integration der Verkehrsräume in die Platzgestaltung und Nutzung des öffentlichen Raums. Außerdem kann am westlichen Ende der Mariannenstraße ein weiterer verkehrsberuhigter Bereich eingerichtet werden, welche die Moschee sowie die weiteren gewerblichen Einrichtungen auf der Rosa-Luxemburg-Straße stärker in das Gebiet integriert. Die Diagonalsperren werden in dieser Variante, wie in der Variante v01a empfohlen.

Variante v02 „Richtungsverkehr“

In Variante v02 werden unechte Einbahnstraßen geschaffen, sodass auf Modale Filter verzichtet werden kann. Zusätzlich werden die Verkehrsströme und Abbiegebeziehungen im Bereich der Knotenpunkte der Nebenstraßen mit der Eisenbahnstraße zur Förderung des Verkehrsflusses auf der Eisenbahnstraße entflechtet und vereinfacht. Grundsätzlich ist das Durchfahren der Quartiere weiterhin möglich, kann aufgrund der Umwegigkeit als unattraktiv eingestuft werden. Der Radverkehr soll in den unechten Einbahnstraßen weiterhin in beide Richtungen verkehren können.

Volkmarsdorf:

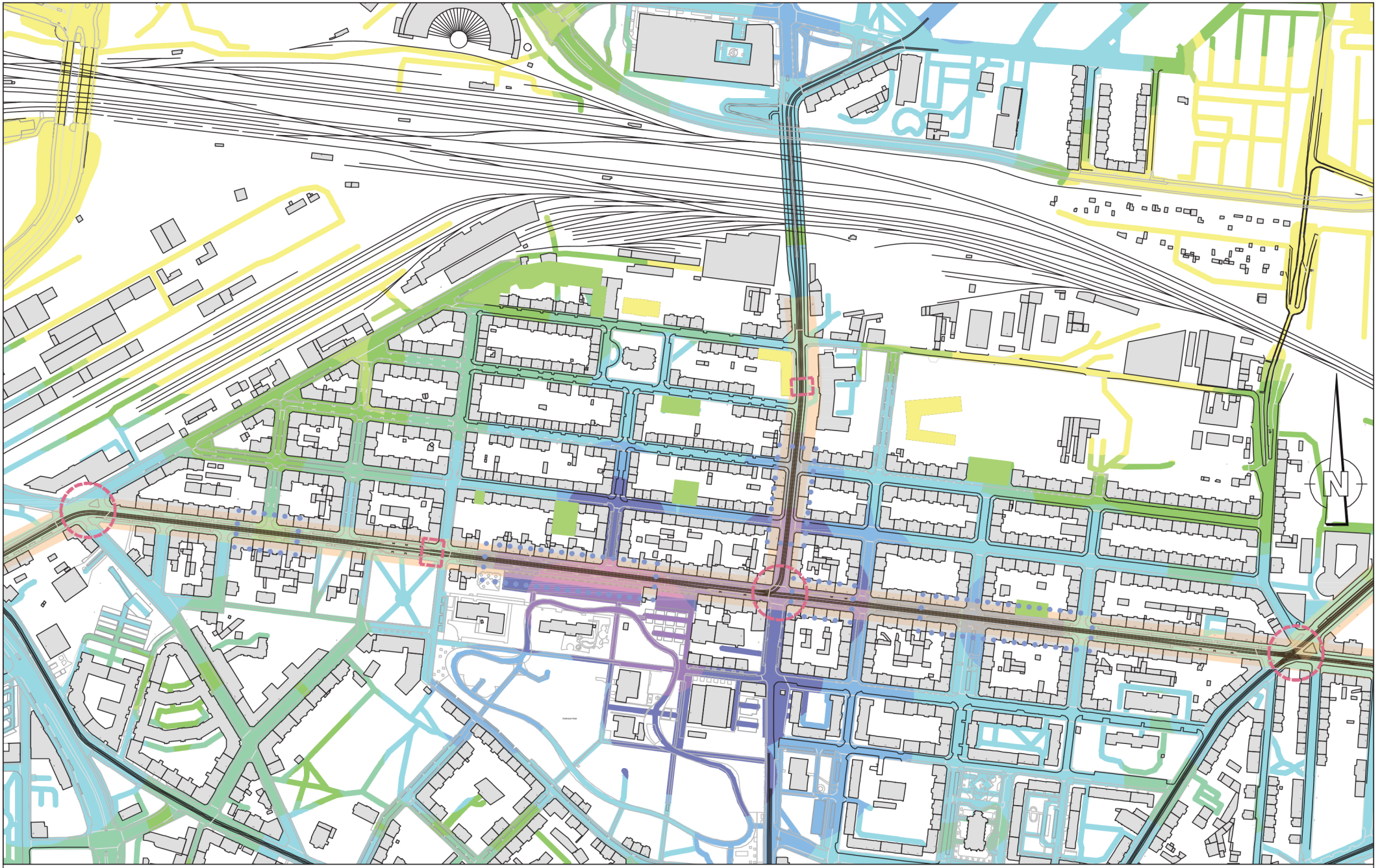
- Einrichtung von unechten Einbahnstraßen
- 2- 3 Verkehrsberuhigte Bereiche
    - Hildegardstraße, Elisabethstraße, (Mariannenstraße)
- Ludwigstraße als Fahrradstraße

Neustadt-Neuschönefeld:

- Einrichtung von unechten Einbahnstraßen
- 5 Verkehrsberuhigte Bereiche
    - Hedwigstraße, 2x Neustädter Markt, Neustädterstraße, Einertstraße
- 1 Fahrradstraße

Aufgrund der Einrichtung der unechten Einbahnstraßen wird das Durchfahren des Quartiers unattraktiv ist allerdings weiterhin möglich. Der Verkehr wird zudem richtungsorientiert aus dem Gebiet geleitet. Durch die Verkehrsreglung können die Verkehrsmengen im Quartier auf das Quell- und Zielverkehrsaufkommen reduziert werden. Die Verkehrsberuhigten Bereiche sollen zusätzlich zur Beruhigung des Quartiers beitragen.

Die Lenkung der Verkehrsströme führen zu einem komplexen und unübersichtlichen Straßenverkehrsnetz, welches die Erschließung für die Anwohner erschwert. Daher wird diese Variante nicht zur Weiterverfolgung empfohlen.



Legende:

- Querungsbedarfszone für Fußverkehr
- Barriere für Fußverkehr
- LSA-Knotenpunkt / Fußgänger-LSA
- Park / Spielplatz
- Schule / Kindergarten / Bildungseinrichtung
- Bedeutung Fußverkehr (hoch / niedrig)

Bestandsanalyse Fußverkehr

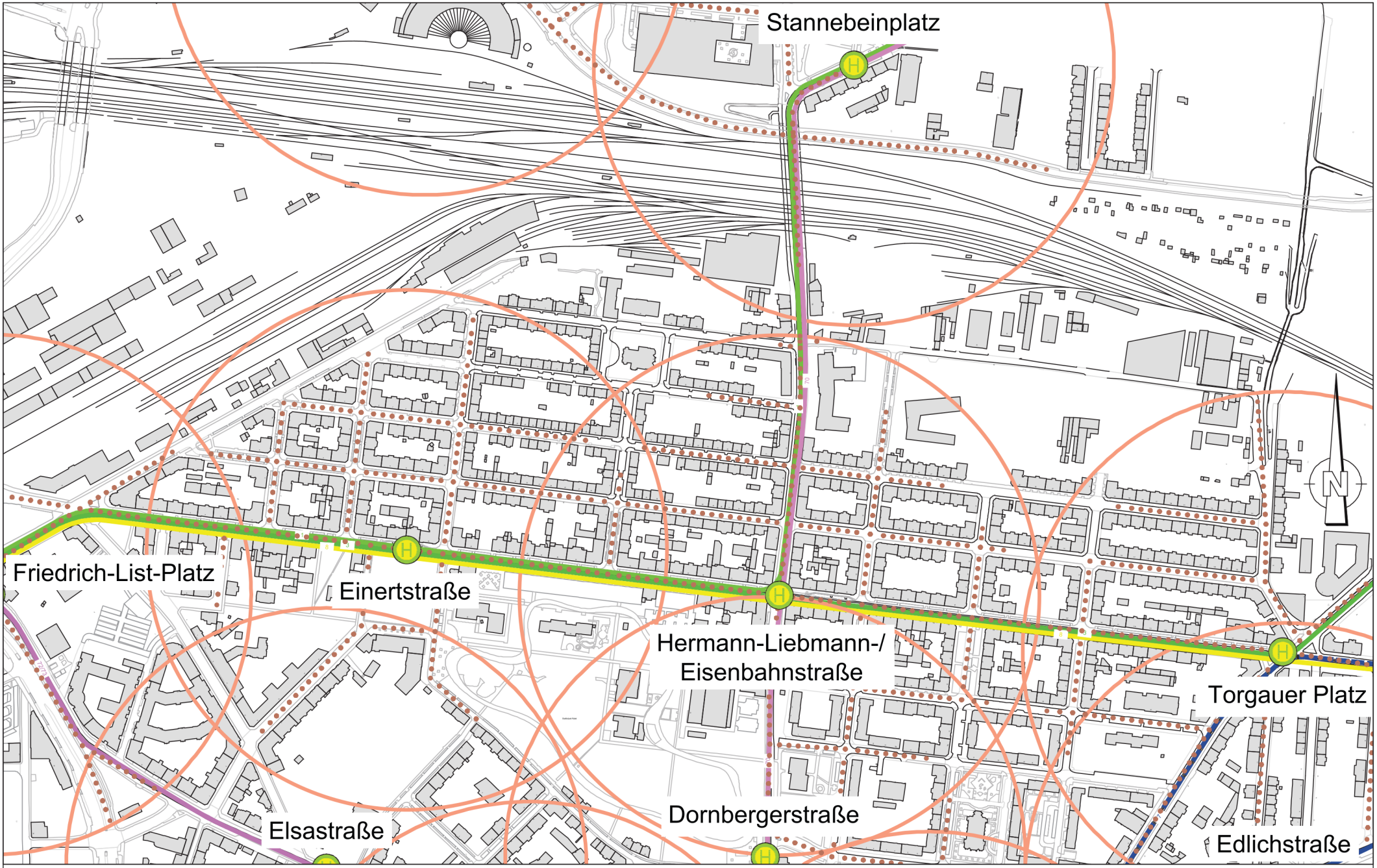
BERNARD Gruppe ZT GmbH
Hoyerswerdaer Straße 5
01099 Dresden
Tel.: +49 351 85349 0
Fax: +49 351 85349 77
info@bernard-gruppe.com
www.bernard-gruppe.com

BERNARD GRUPPE

Projekt-Nr.: 502767

	Datum	Name	
gez.	25.04.2023	MePa	
bearb.	16.05.2023	MePa	
gepr.	22.05.2023	GoAb	Plan-Nr.: 01

76 von 157 in Zusammenstellung



Legende:

- Linie 1
- Linie 3
- Linie 7
- Linie 8
- Linie 70
- Linie 72/73

Haltestellen Erschließungsradien:

- 100 m Luftlinie
- 200 m Luftlinie
- 300 m Luftlinie
- 100 m Luftlinie

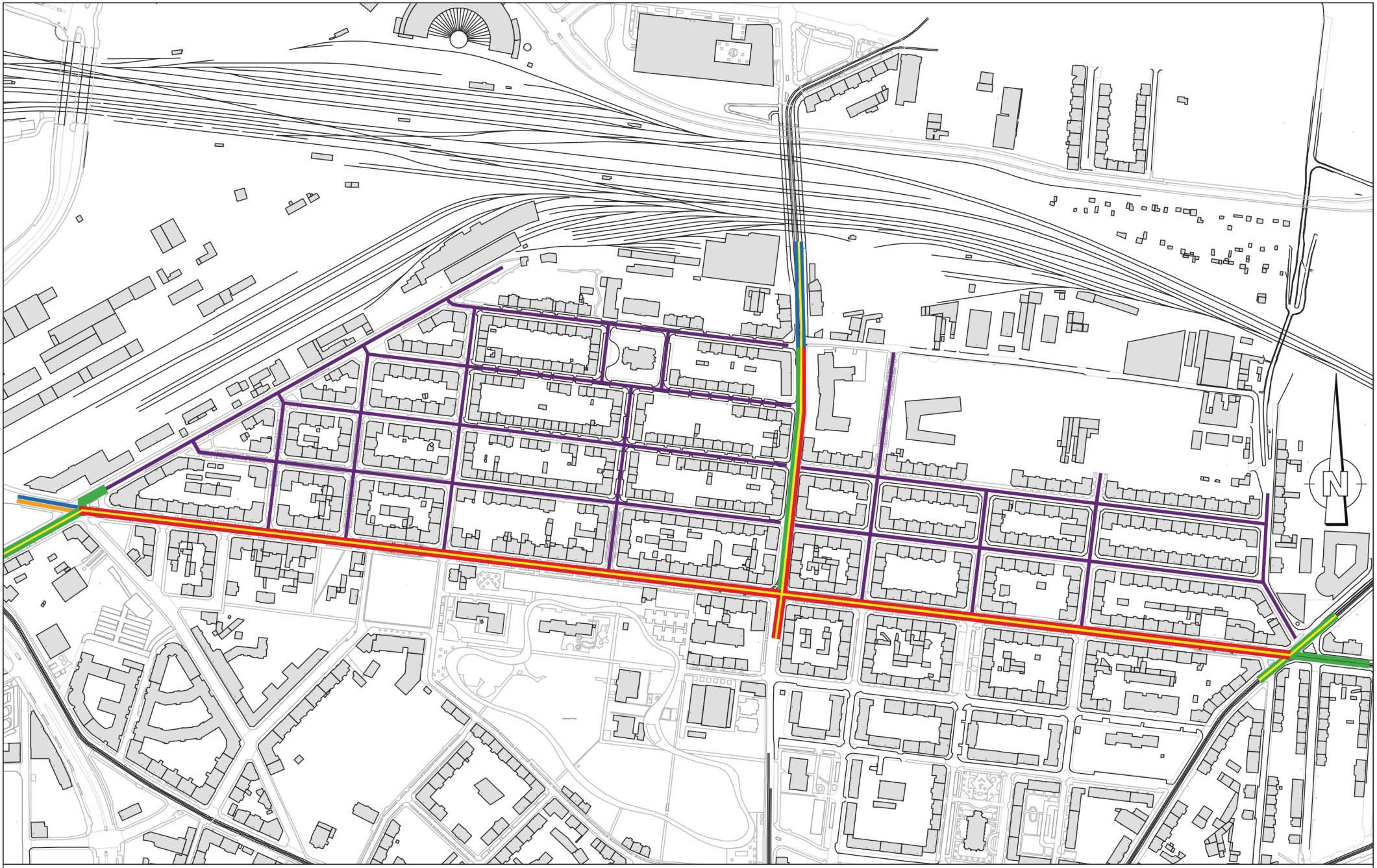
Bestandsanalyse ÖPNV

BERNARD Gruppe ZT GmbH
Hoyerswerdaer Straße 5
01099 Dresden
Tel.: +49 351 85349 0
Fax: +49 351 85349 77
info@bernard-gruppe.com
www.bernard-gruppe.com

BERNARD GRUPPE

Projekt-Nr.: 502767

	Datum	Name	
gez.	25.04.2023	MePa	
bearb.	16.05.2023	MePa	
gepr.	22.05.2023	GoAb	Plan-Nr.: 02



Legende:

- gemischter Geh- und Radweg
- getrennter Geh- und Radweg
- Hauptradverbindung
- Mischverkehr
- Radfahrstreifen
- Tempo 30 Zone

Bestandsanalyse Radverkehrsnetz

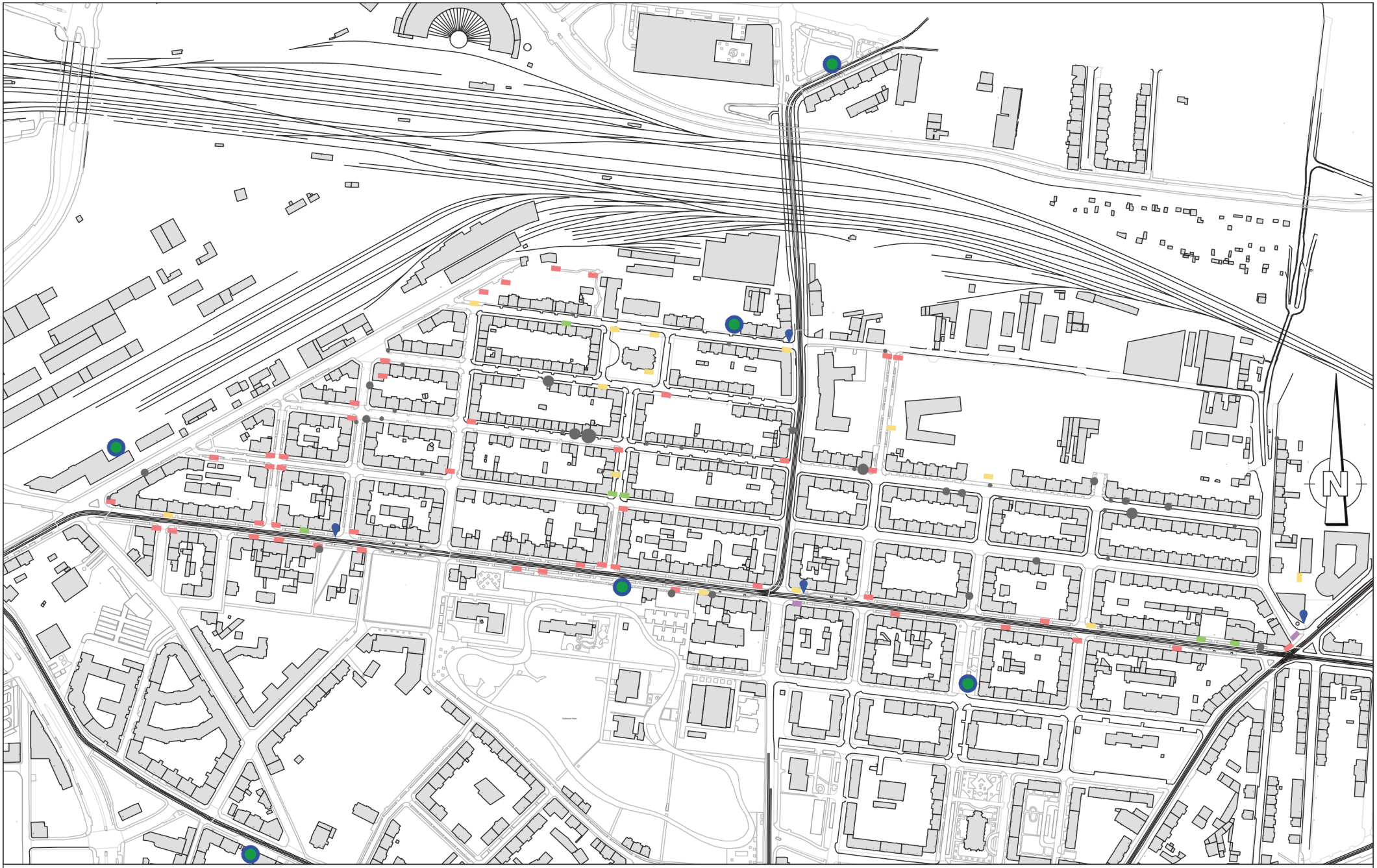
BERNARD Gruppe ZT GmbH
Hoyerswerdaer Straße 5
01099 Dresden
Tel.: +49 351 85349 0
Fax: +49 351 85349 77
info@bernard-gruppe.com
www.bernard-gruppe.com

BERNARD GRUPPE

Projekt-Nr.: 502767

	Datum	Name	
gez.	25.04.2023	MePa	
bearb.	16.05.2023	MePa	
gepr.	22.05.2023	GoAb	Plan-Nr.: 03-1

78 von 157 in Zusammenstellung



Legende:

- e Scooter Stellfläche
- Radabstellanlage < 4 Stellplätze
- Radabstellanlage 4 - 8 Stellplätze
- Radabstellanlage > 8 Stellplätze
- 1 - 4 Wildparkende Fahrräder
- Carsharing Stellplätze (teilauto)
- Bike-Sharing Stellplätze (nextbike)

Bestandsanalyse Radabstellanlagen & Sharing-Standorte

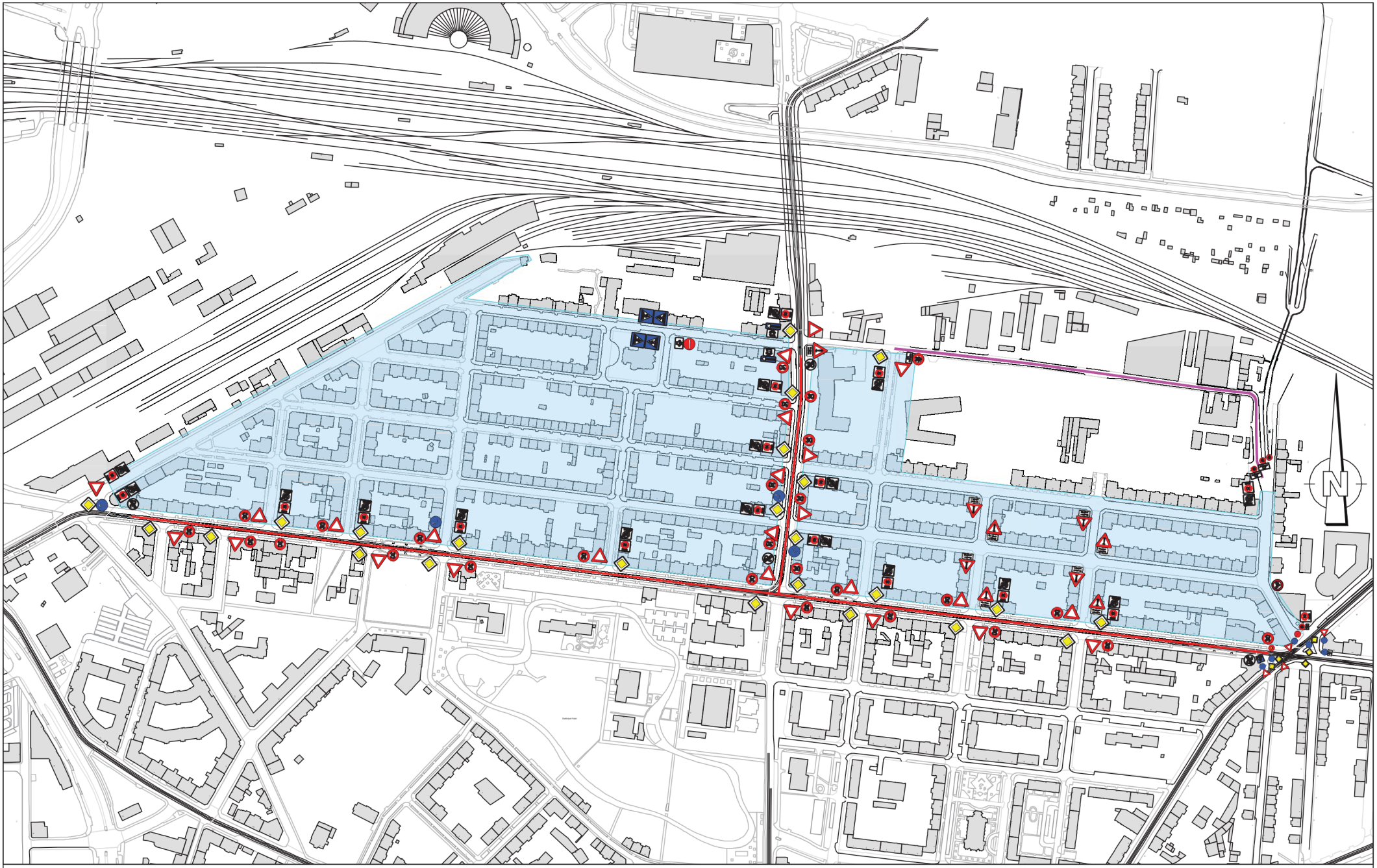
BERNARD Gruppe ZT GmbH
Hoyerswerdaer Straße 5
01099 Dresden
Tel.: +49 351 85349 0
Fax: +49 351 85349 77
info@bernard-gruppe.com
www.bernard-gruppe.com

BERNARD GRUPPE

Projekt-Nr.: 502767

	Datum	Name	
gez.	25.04.2023	MePa	
bearb.	16.05.2023	MePa	
gepr.	22.05.2023	GoAb	Plan-Nr.: 03-2

79 von 157 in Zusammenstellung



Legende:

- Tempo-30-Zone
- Tempo 30 (Strecke)
- nur für Anwohner frei

Bestandsanalyse Verkehrsregelung

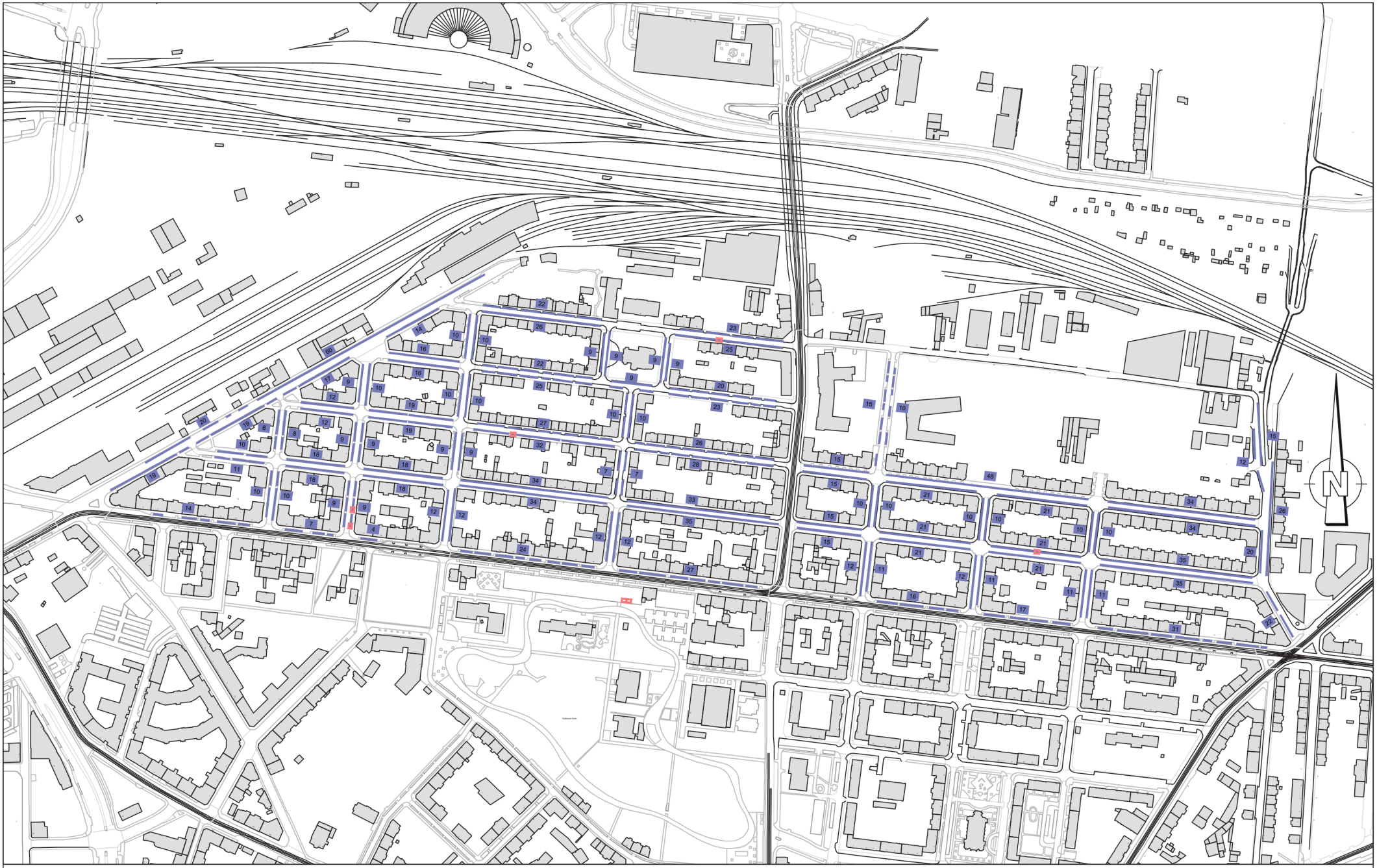
BERNARD Gruppe ZT GmbH
Hoyerswerdaer Straße 5
01099 Dresden
Tel.: +49 351 85349 0
Fax: +49 351 85349 77
info@bernard-gruppe.com
www.bernard-gruppe.com

BERNARD GRUPPE

Projekt-Nr.: 502767

	Datum	Name	
gez.	25.04.2023	MePa	
bearb.	16.05.2023	MePa	
gepr.	22.05.2023	GoAb	Plan-Nr.: 04-1

80 von 157 in Zusammenstellung



Legende:

- Stellplätze öffentlicher Raum
- Behindertenstellplatz

Insgesamt:
circa **1.800** Pkw-Stellplätze
im Untersuchungsgebiet
(ohne Bewirtschaftung)

81 von 157 in Zusammenstellung

Bestandsanalyse Stellplatzangebot

BERNARD Gruppe ZT GmbH
Hoyerswerdaer Straße 5
01099 Dresden
Tel.: +49 351 85349 0
Fax: +49 351 85349 77
info@bernard-gruppe.com
www.bernard-gruppe.com

BERNARD GRUPPE

Projekt-Nr.: 502767

	Datum	Name	
gez.	25.04.2023	MePa	
bearb.	16.05.2023	MePa	
gepr.	22.05.2023	GoAb	Plan-Nr.: 04-2

Legende:

- Grünflächen
- Art der Vegetation (Baum)

Bestandsanalyse Grünflächen

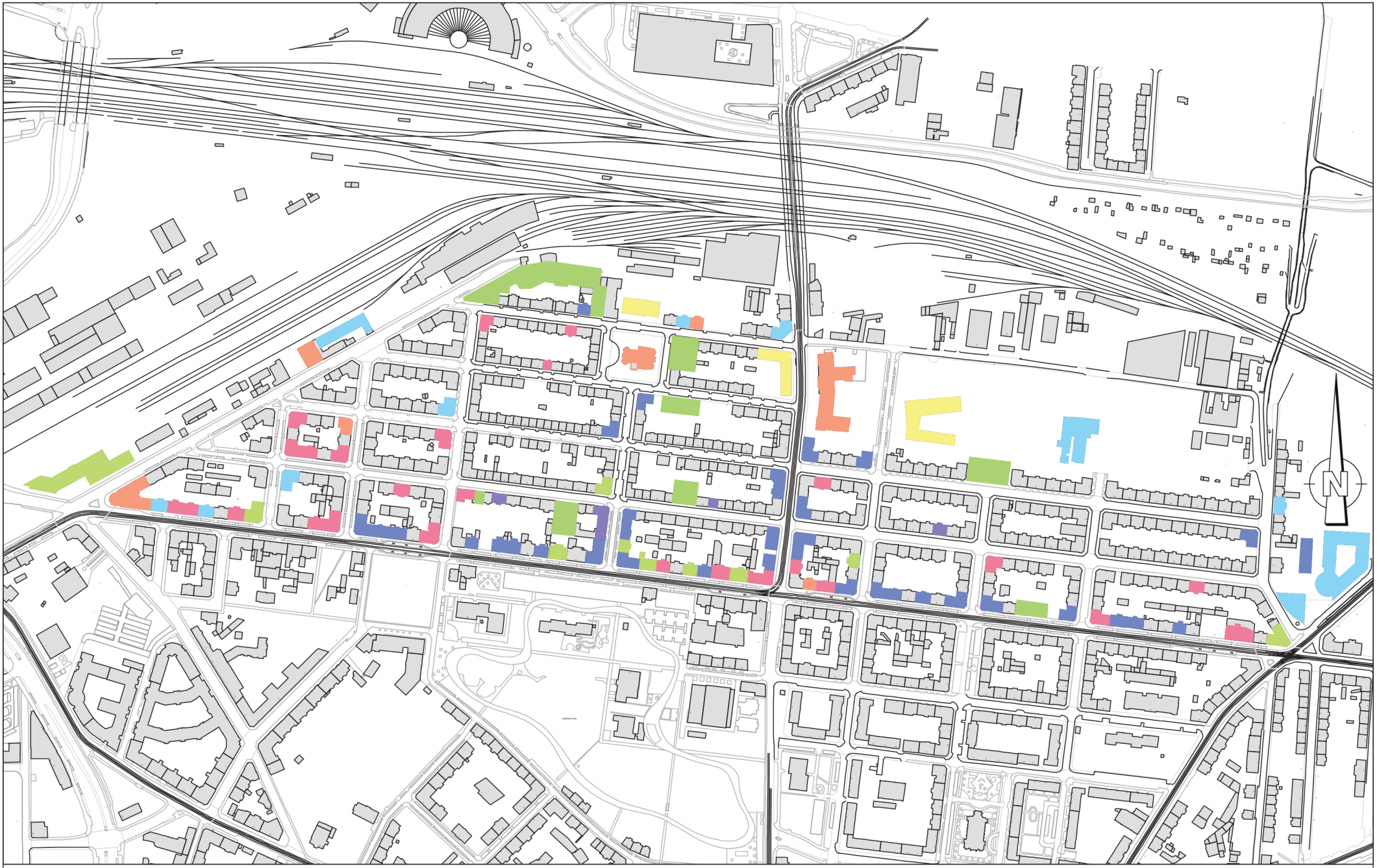
BERNARD Gruppe ZT GmbH
Hoyerswerdaer Straße 5
01099 Dresden
Tel.: +49 351 85349 0
Fax: +49 351 85349 77
info@bernard-gruppe.com
www.bernard-gruppe.com

BERNARD GRUPPE

Projekt-Nr.: 502767

	Datum	Name	
gez.	25.04.2023	MePa	
bearb.	16.05.2023	MePa	
gepr.	22.05.2023	GoAb	Plan-Nr.: 05

82 von 157 in Zusammenstellung



Legende:

- Bildungseinrichtung
- Einzelhandel
- Gastronomie
- Hotel / Hostel
- medizinische / soziale Einrichtungen
- Lebensmittel
- Park/Spielplatz
- sonstiges Gewerbe

Bestandsanalyse besondere Ziele

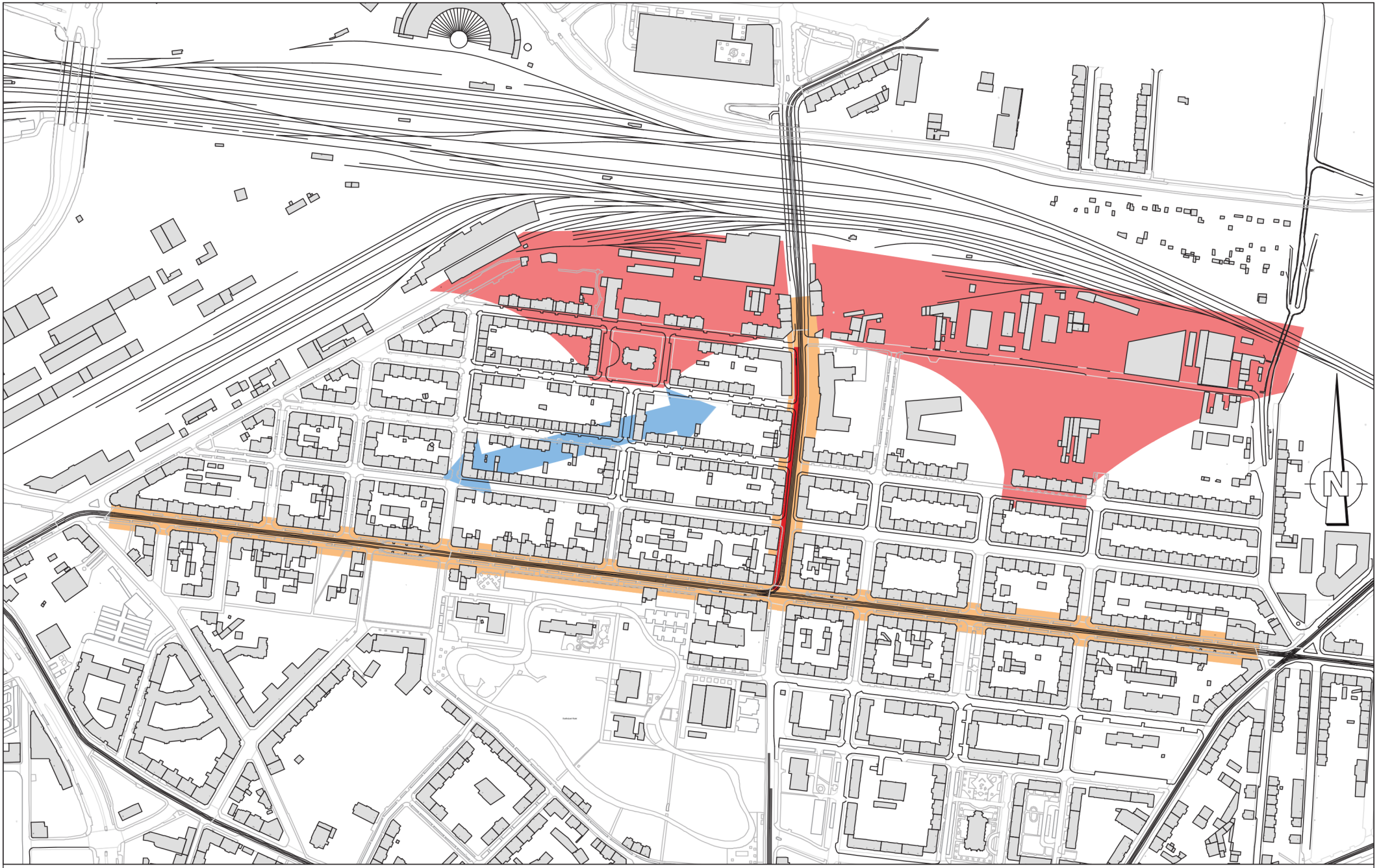
BERNARD Gruppe ZT GmbH
Hoyerswerdaer Straße 5
01099 Dresden
Tel.: +49 351 85349 0
Fax: +49 351 85349 77
info@bernard-gruppe.com
bernard-gruppe.com

BERNARD GRUPPE

Projekt-Nr.: 502767

	Datum	Name	
gez.	25.04.2023	MePa	
bearb.	16.05.2023	MePa	
gepr.	22.05.2023	GoAb	Plan-Nr.: 06

83 von 157 in Zusammenstellung



Legende:

- ÖPNV - Haltestellenentfernung > 300 m
- Barriere Fußverkehr
- hoher Durchgangsverkehr
- fehlende Radverkehrsanlagen

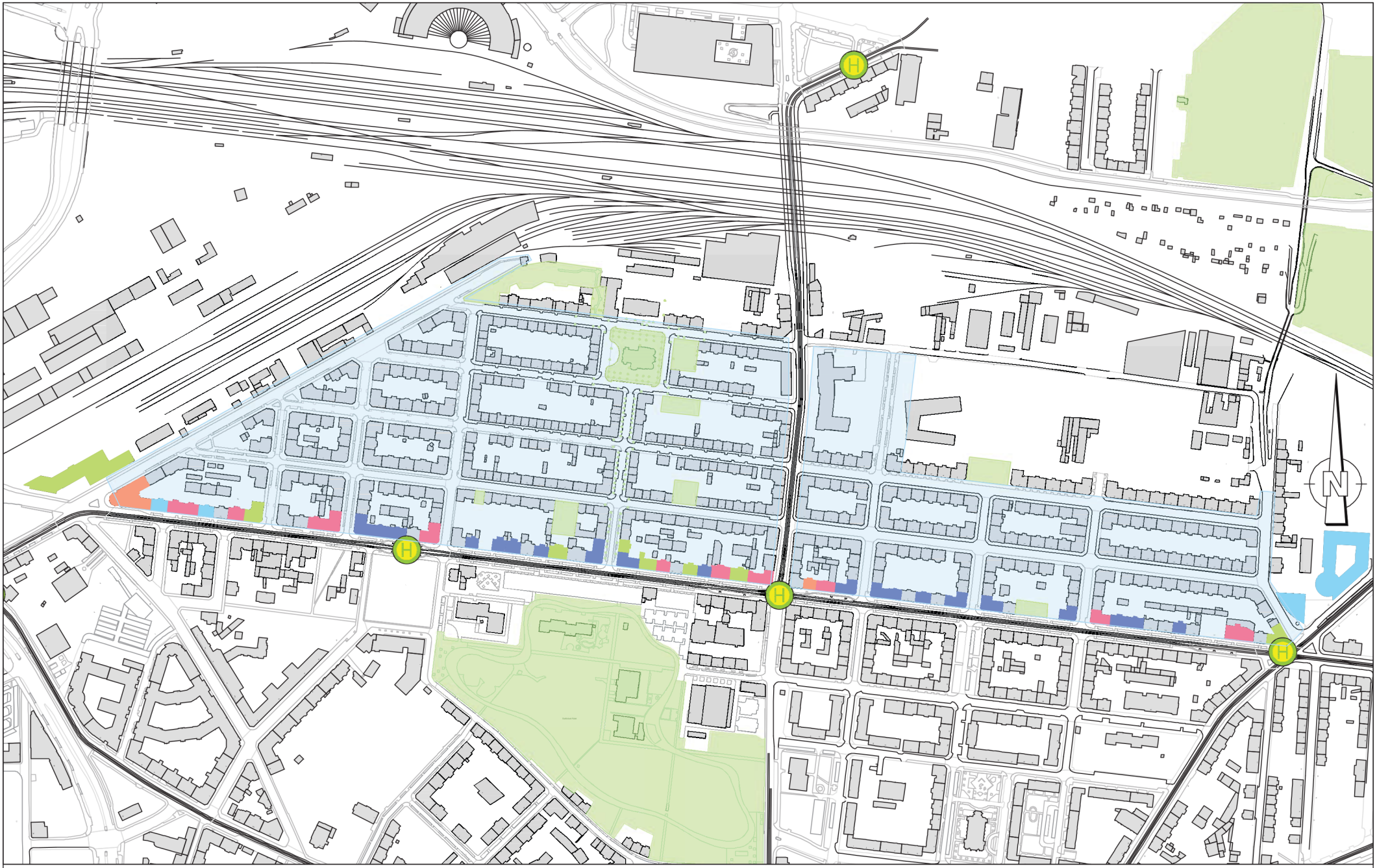
Bestandsanalyse Schwächenkarte

BERNARD Gruppe ZT GmbH
Hoyerswerdaer Straße 5
01099 Dresden
Tel.: +49 351 85349 0
Fax: +49 351 85349 77
info@bernard-gruppe.com
www.bernard-gruppe.com

BERNARD GRUPPE

Projekt-Nr.: 502767

	Datum	Name	
gez.	25.04.2023	MePa	
bearb.	16.05.2023	MePa	
gepr.	22.05.2023	GoAb	Plan-Nr.: 07-1



Legende:

- Grünanlagen/Parks/Spielplätze
- Tempo 30 Zone
- vielfältige Erdgeschossnutzung

Bestandsanalyse Stärkenkarte

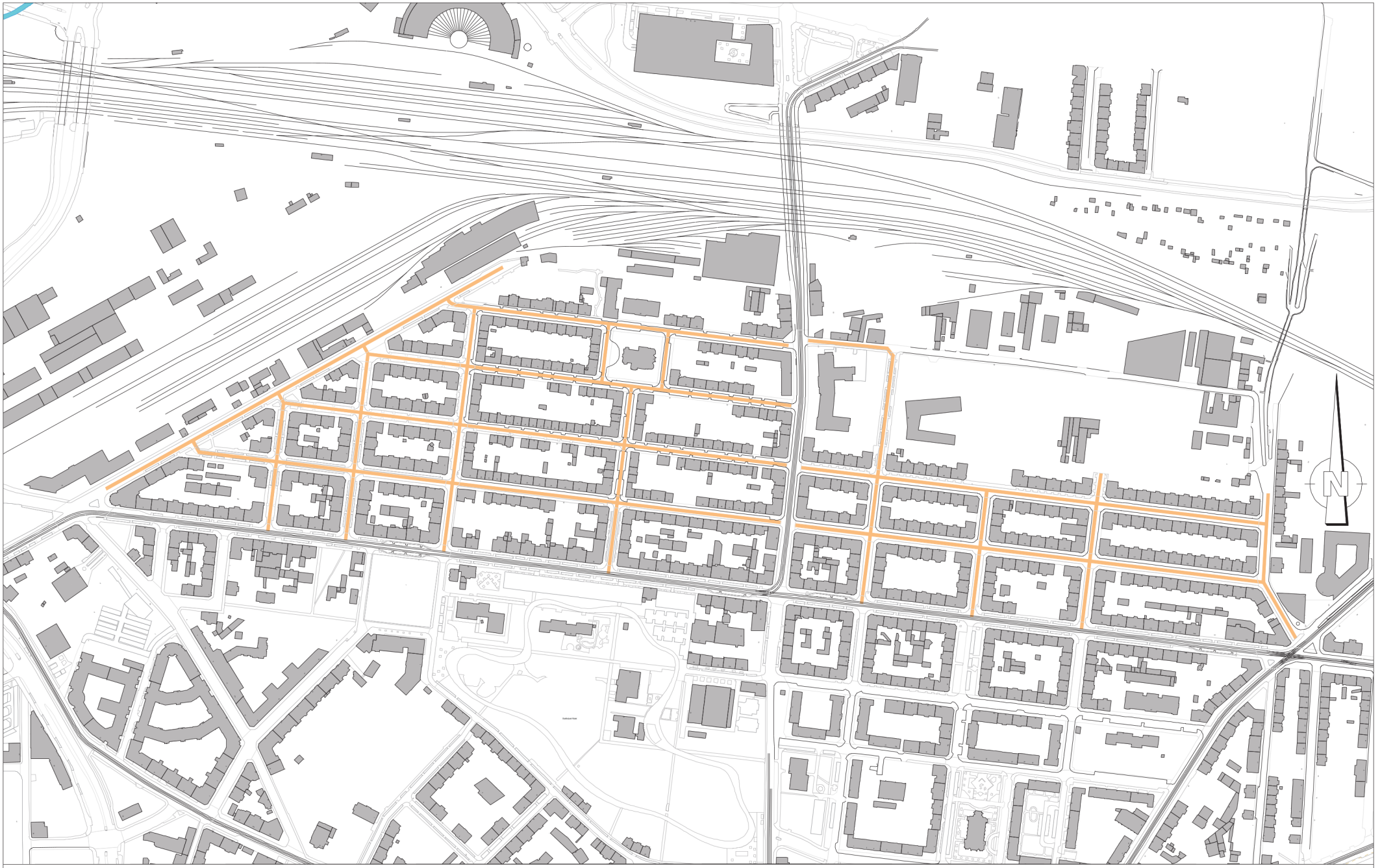
BERNARD Gruppe ZT GmbH
Hoyerswerdaer Straße 5
01099 Dresden
Tel.: +49 351 85349 0
Fax: +49 351 85349 77
info@bernard-gruppe.com
www.bernard-gruppe.com

BERNARD GRUPPE

Projekt-Nr.: 502767

	Datum	Name	
gez.	25.04.2023	MePa	
bearb.	16.05.2023	MePa	
gepr.	22.05.2023	GoAb	Plan-Nr.: 07-2

85 von 157 in Zusammenstellung



Legende:

Verkehrsschleifen Kfz-Verkehr

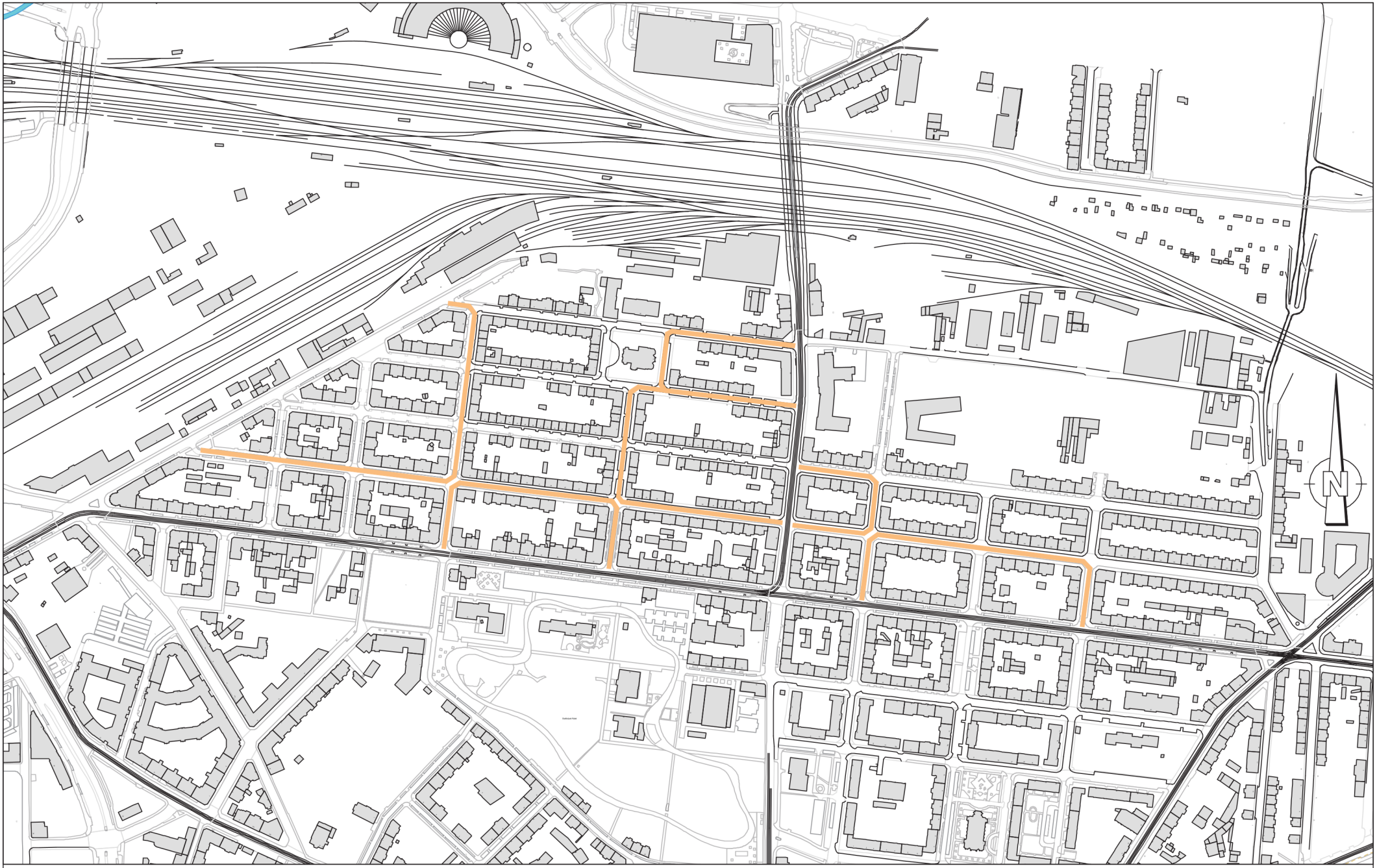
Superblocks Verkehrsführung Bestand

BERNARD Gruppe ZT GmbH
Hoyerswerdaer Straße 5
01099 Dresden
Tel.: +49 351 85349 0
Fax: +49 351 85349 77
info@bernard-gruppe.com
www.bernard-gruppe.com

BERNARD GRUPPE

Projekt-Nr.: 502767

	Datum	Name	
gez.	25.04.2023	MePa	
bearb.	16.05.2023	MePa	
gepr.	22.05.2023	GoAb	Plan-Nr.: 08-2



Legende:

Verkehrsschleifen (Siperblock)

Bestandsanalyse Verkehrsschleifen Superblock-Prinzip

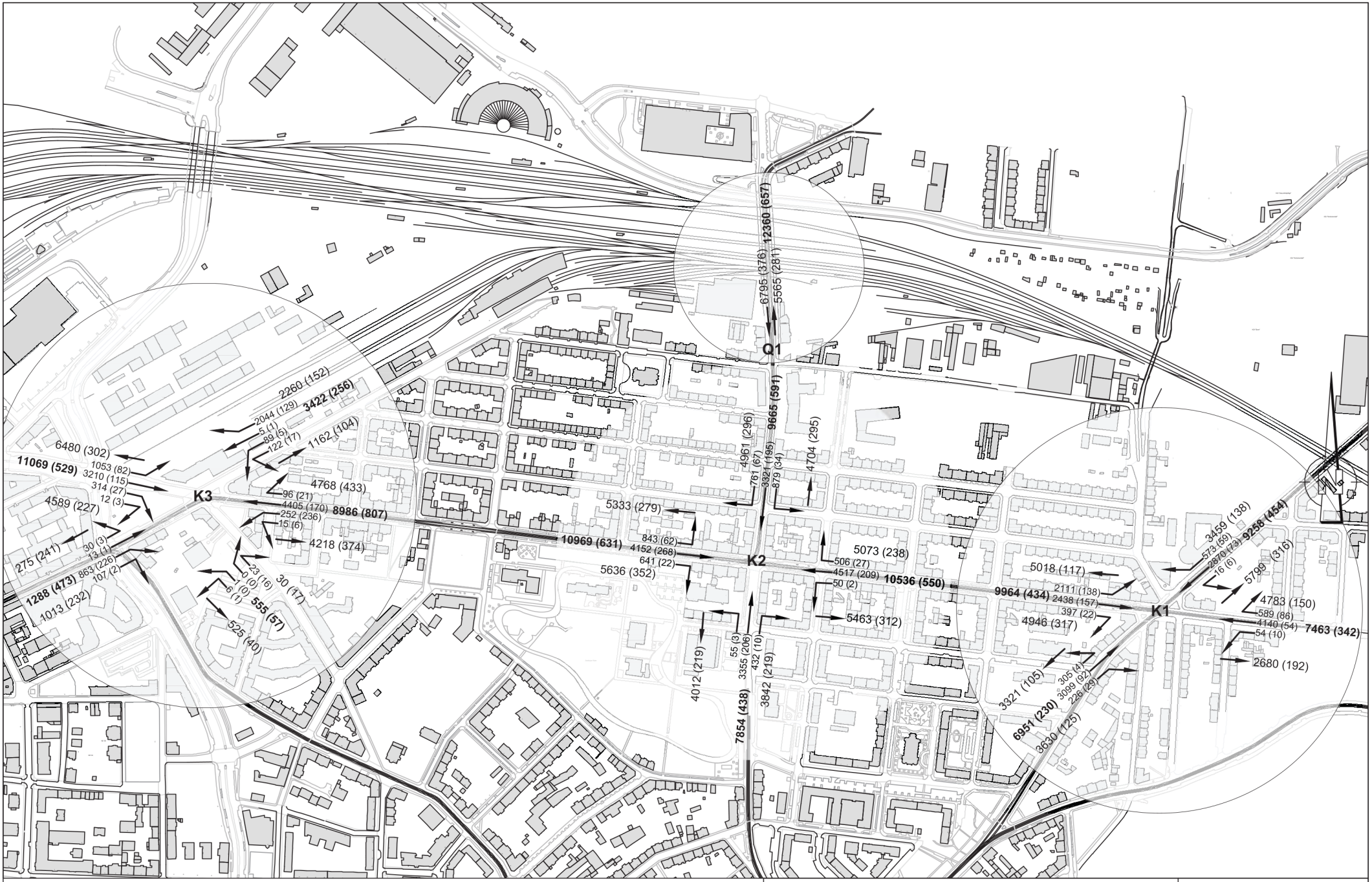
BERNARD Gruppe ZT GmbH
Hoyerswerdaer Straße 5
01099 Dresden
Tel.: +49 351 85349 0
Fax: +49 351 85349 77
info@bernard-gruppe.com
www.bernard-gruppe.com

BERNARD GRUPPE

Projekt-Nr.: 502767

	Datum	Name	
gez.	25.04.2023	MePa	
bearb.	16.05.2023	MePa	
gepr.	22.05.2023	GoAb	Plan-Nr.: 08-2

87 von 157 in Zusammenstellung

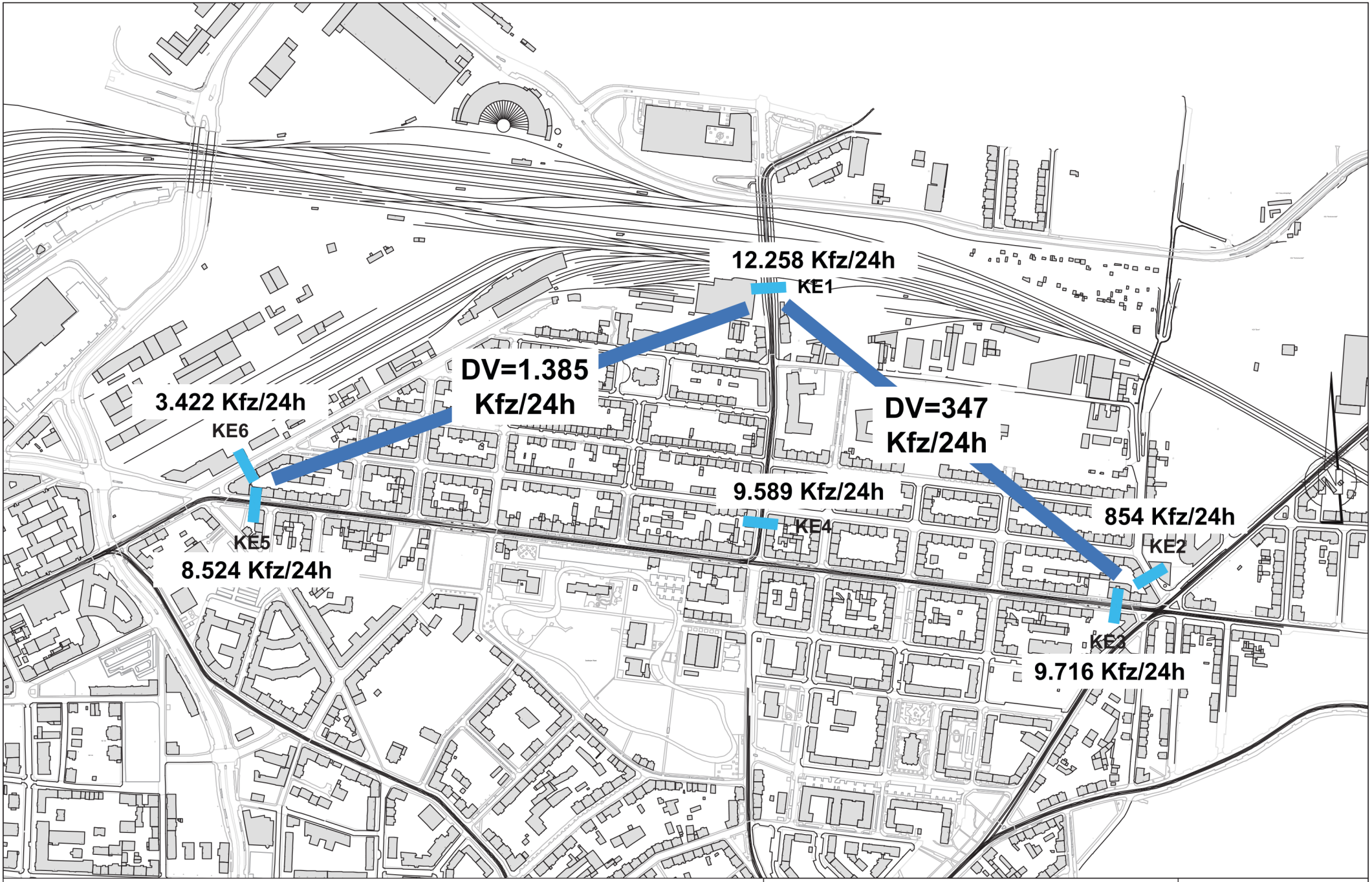


Legende:

BERNARD Gruppe ZT GmbH
Hoyerswerdaer Straße 5
01099 Dresden
Tel.: +49 351 85349 0
Fax: +49 351 85349 77
info@bernard-gruppe.com
bernard-gruppe.com

BERNARD GRUPPE

Projekt-Nr.: 502767			
	Datum	Name	
gez.	25.04.2023	MePa	
bearb.	16.05.2023	MePa	
gepr.	22.05.2023	GoAb	Plan-Nr.:



Legende:

BERNARD Gruppe ZT GmbH
Hoyerswerdaer Straße 5
01099 Dresden
Tel.: +49 351 85349 0
Fax: +49 351 85349 77
info@bernard-gruppe.com
bernard-gruppe.com

BERNARD GRUPPE

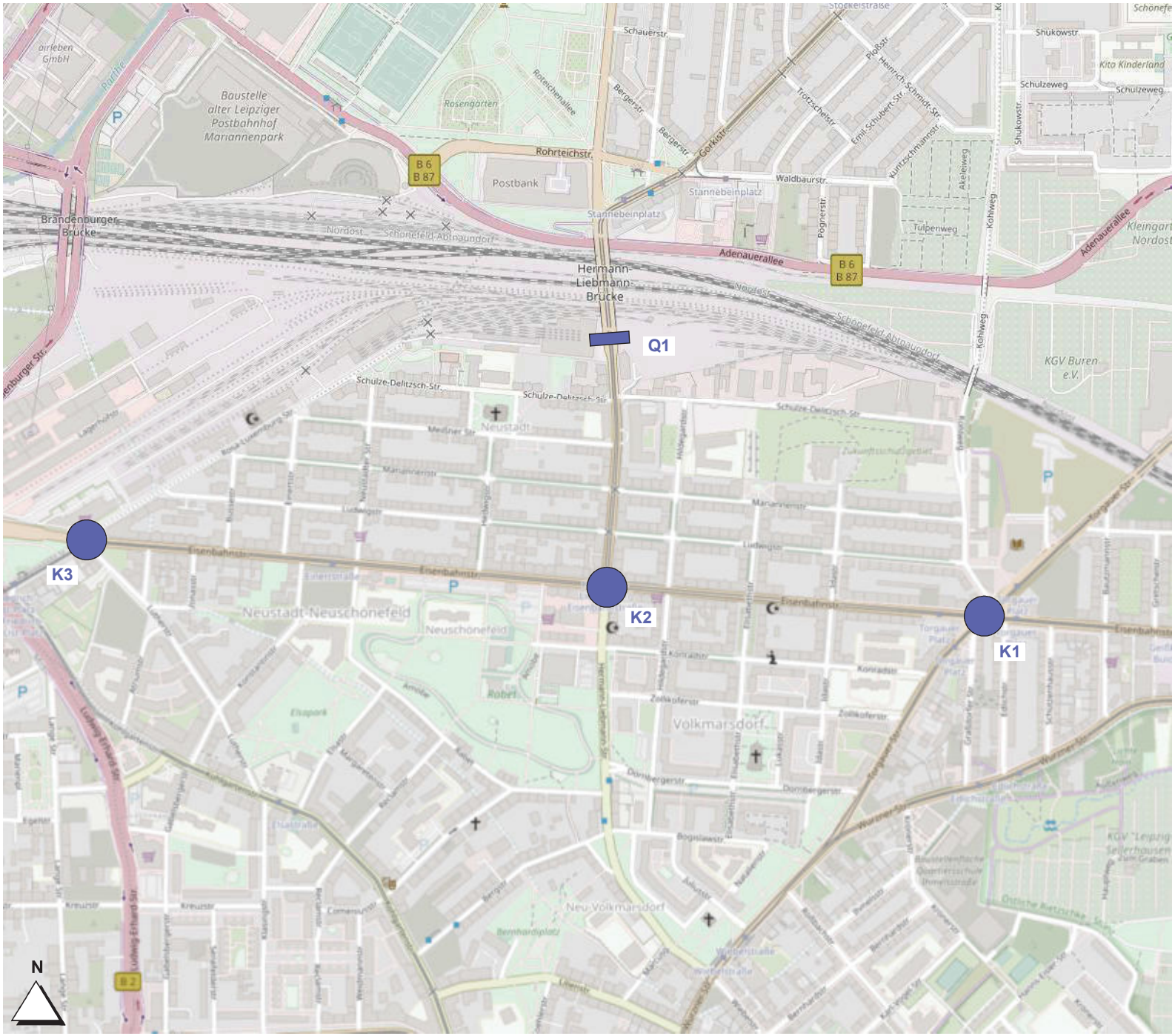
Projekt-Nr.: 502767

	Datum	Name	
gez.	25.04.2023	MePa	
bearb.	16.05.2023	MePa	
gepr.	22.05.2023	GoAb	Plan-Nr.:

Stadt Leipzig

verkehrsplanerische Konzeption in Neustadt-Neuschönefeld und Volkmarsdorf Superblocks Leipzig

Ergebnisse der Verkehrszählung



Erhebungskonzept

elektronische Kennzeichenerfassung

K1 Knotenpunktzählung mit Nummer (3x)
24 Stunden

Q1 Querschnittszählung mit Nummer (1x)
24 Stunden

Kartengrundlage:
Die Karte wurde mit „© OpenStreetMap-Mitwirkende“ erstellt.

ohne Maßstab

Abbildung 1

BERNARD GRUPPE

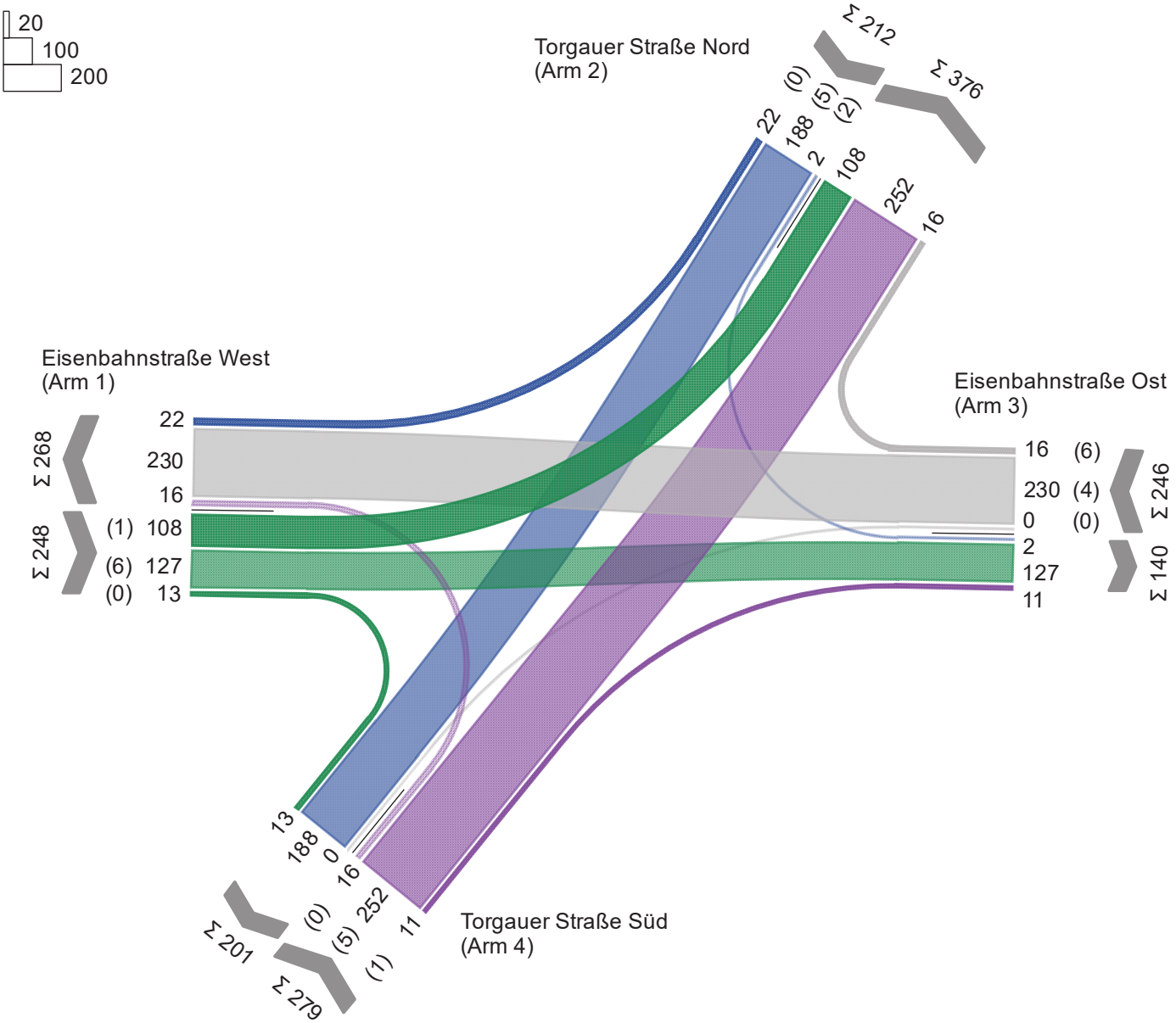
Strombelastungsplan

LISA

BERNARD GRUPPE

Do. 04.05.2023, Morgenspitze 8:00 - 9:00 Uhr [Kfz/h (SV/h)]

von\nach	1	2	3	4
1		108	127	13
2	22		2	188
3	230	16		0
4	16	252	11	



Projekt	Superblocks Leipzig				
Knotenpunkt	K1 Eisenbahnstraße/Torgauer Straße				
Auftragsnr.	P502767	Variante	2023	Datum	28.06.2023
Bearbeiter	MePa / JuSa	Abzeichnung		Anlage	

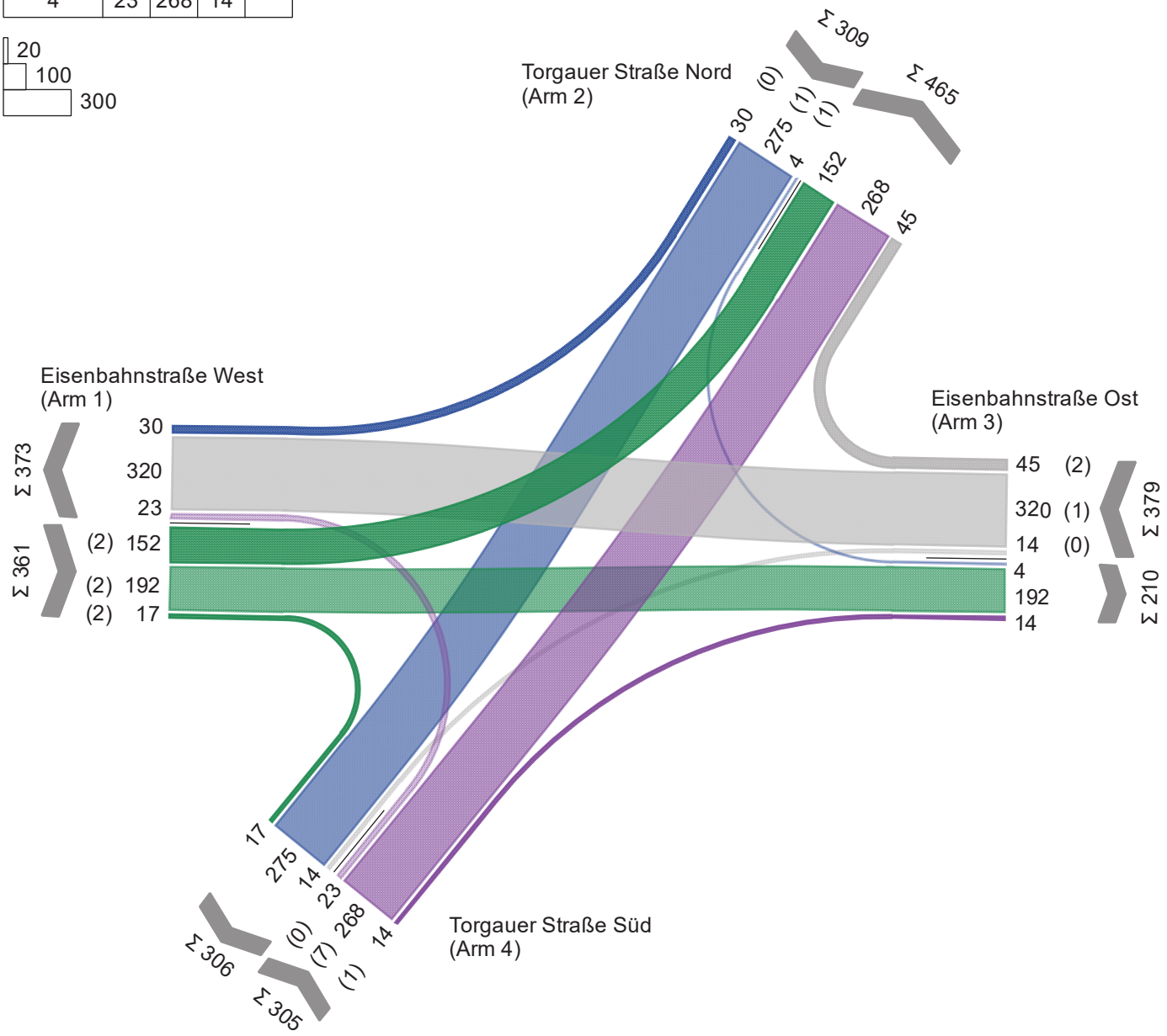
Strombelastungsplan

LISA

BERNARD GRUPPE

Do. 04.05.2023, Nachmittagsspitze 16:00 - 17:00 Uhr [Kfz/h (SV/h)]

von\nach	1	2	3	4
1		152	192	17
2	30		4	275
3	320	45		14
4	23	268	14	



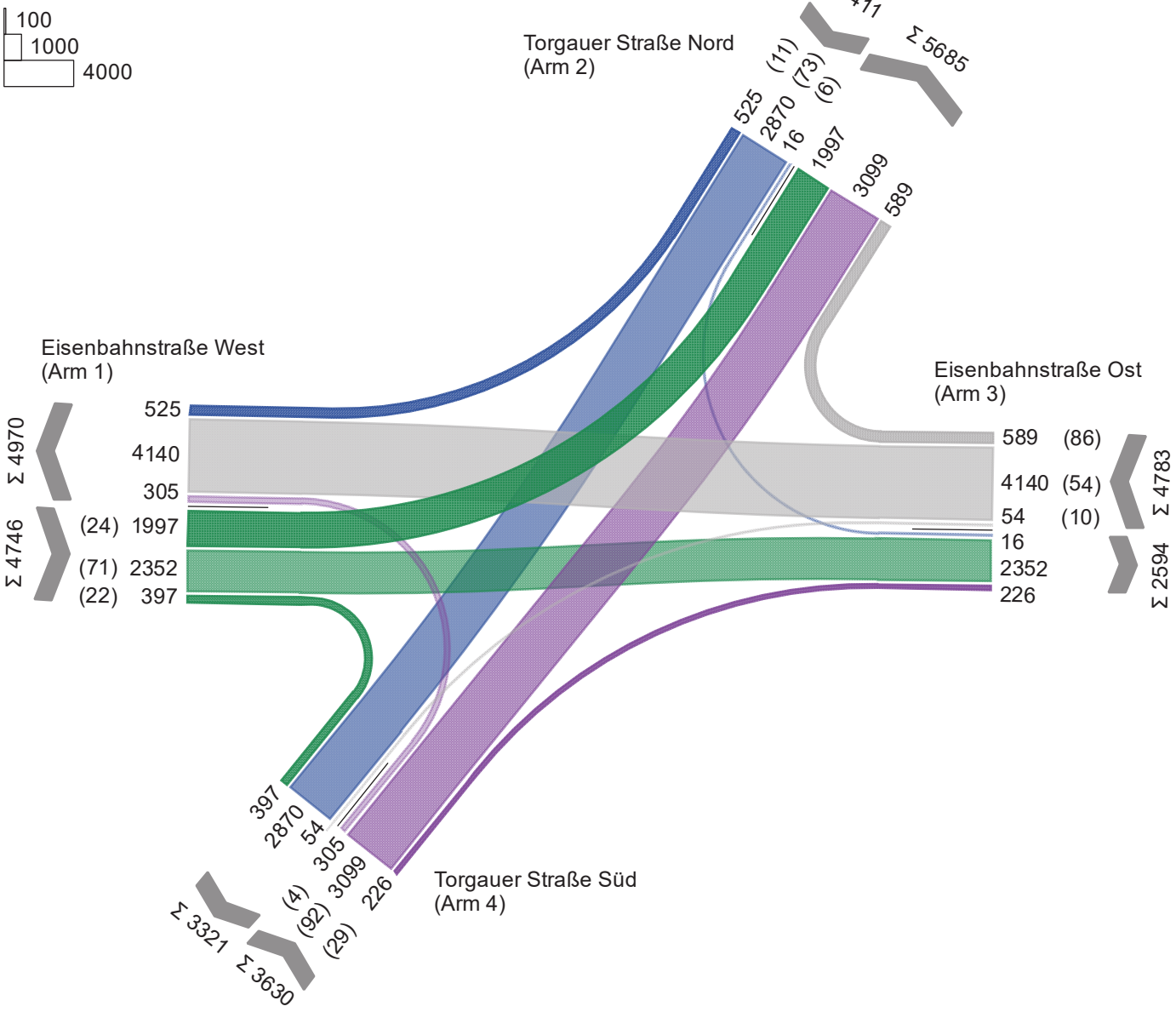
Projekt	Superblocks Leipzig				
Knotenpunkt	K1 Eisenbahnstraße/Torgauer Straße				
Auftragsnr.	P502767	Variante	2023	Datum	28.06.2023
Bearbeiter	MePa / JuSa	Abzeichnung		Anlage	

Strombelastungsplan

BERNARD GRUPPE

Do. 04.05.2023, 0:00 - 24:00 Uhr [Kfz/24h (SV/24h)]

von\nach	1	2	3	4
1		1997	2352	397
2	525		16	2870
3	4140	589		54
4	305	3099	226	



Projekt	Superblocks Leipzig				
Knotenpunkt	K1 Eisenbahnstraße/Torgauer Straße				
Auftragsnr.	P502767	Variante	2023	Datum	28.06.2023
Bearbeiter	MePa / JuSa	Abzeichnung		Anlage	

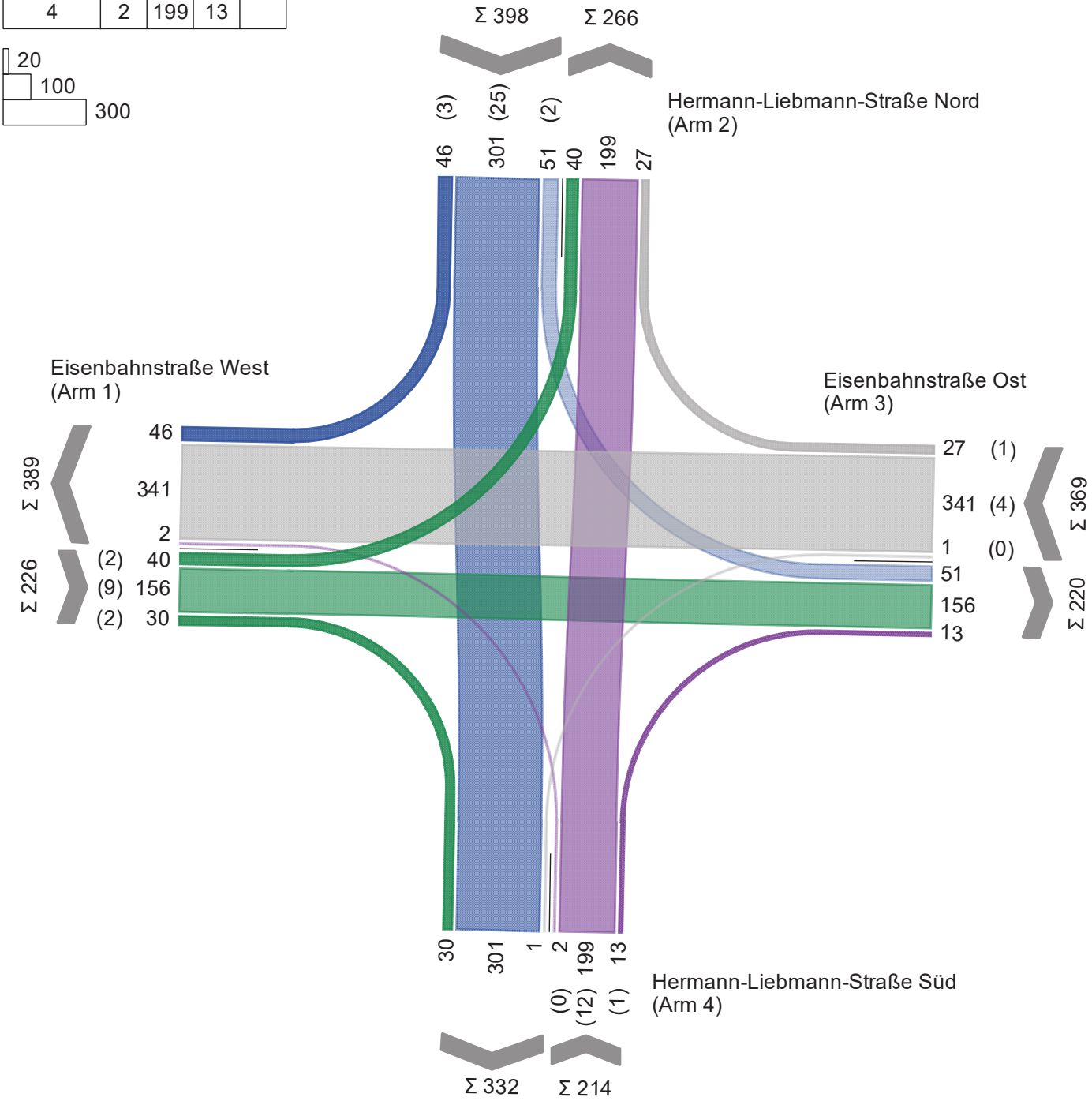
Strombelastungsplan

LISA

BERNARD GRUPPE

Do. 04.05.2023, Morgenspitze 7:00 - 8:00 Uhr [Kfz/h (SV/h)]

von\nach	1	2	3	4
1		40	156	30
2	46		51	301
3	341	27		1
4	2	199	13	



Projekt	Superblocks Leipzig				
Knotenpunkt	K2 Eisenbahnstraße/Hermann-Liebmann-Straße				
Auftragsnr.	P502767	Variante	2023	Datum	28.06.2023
Bearbeiter	MePa / JuSa	Abzeichnung		Anlage	

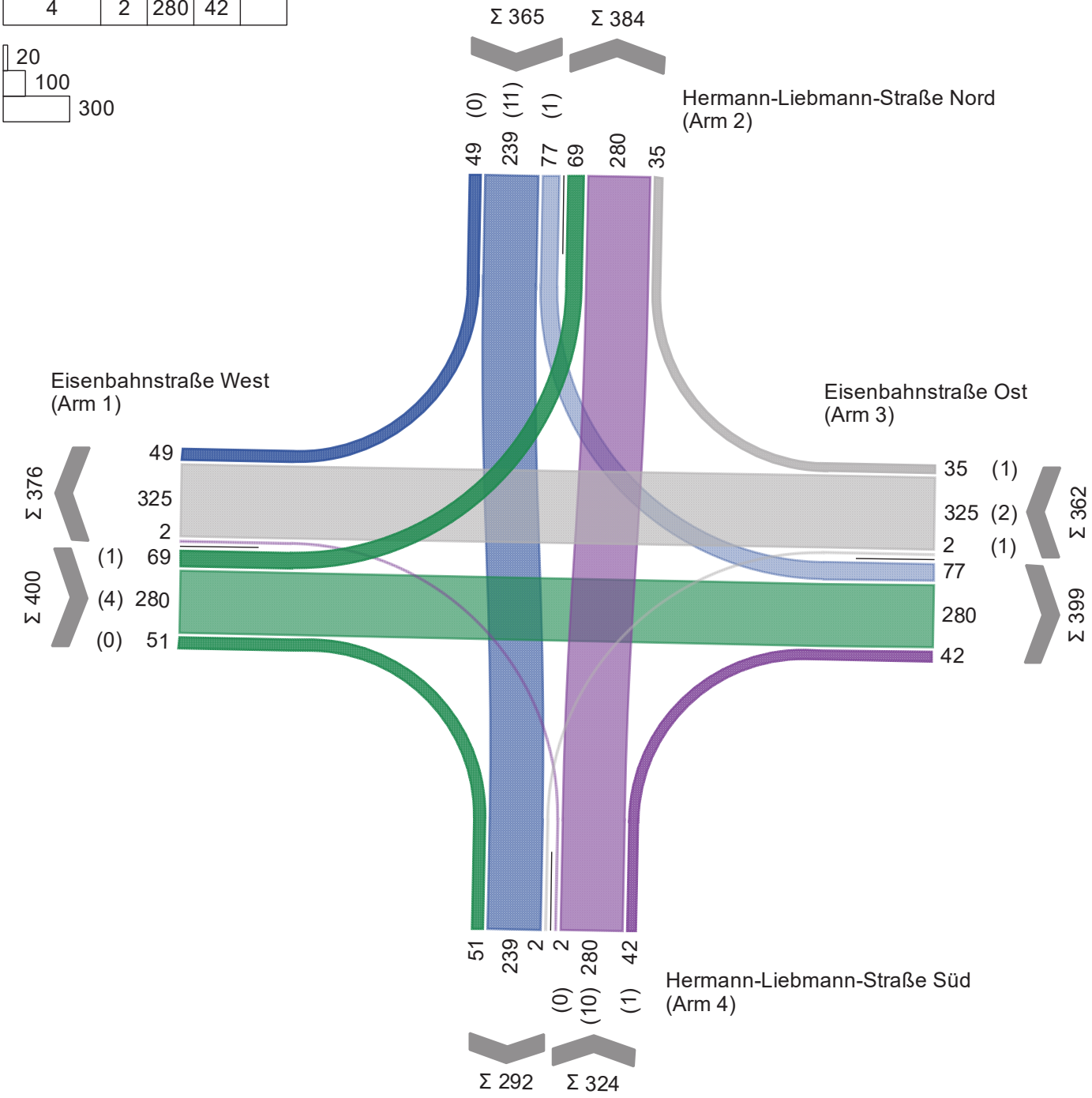
Strombelastungsplan

LISA

BERNARD GRUPPE

Do. 04.05.2023, Nachmittagsspitze 16:00 - 17:00 Uhr [Kfz/h (SV/h)]

von\nach	1	2	3	4
1		69	280	51
2	49		77	239
3	325	35		2
4	2	280	42	



Projekt	Superblocks Leipzig				
Knotenpunkt	K2 Eisenbahnstraße/Hermann-Liebmann-Straße				
Auftragsnr.	P502767	Variante	2023	Datum	28.06.2023
Bearbeiter	MePa / JuSa	Abzeichnung		Anlage	

Strombelastungsplan

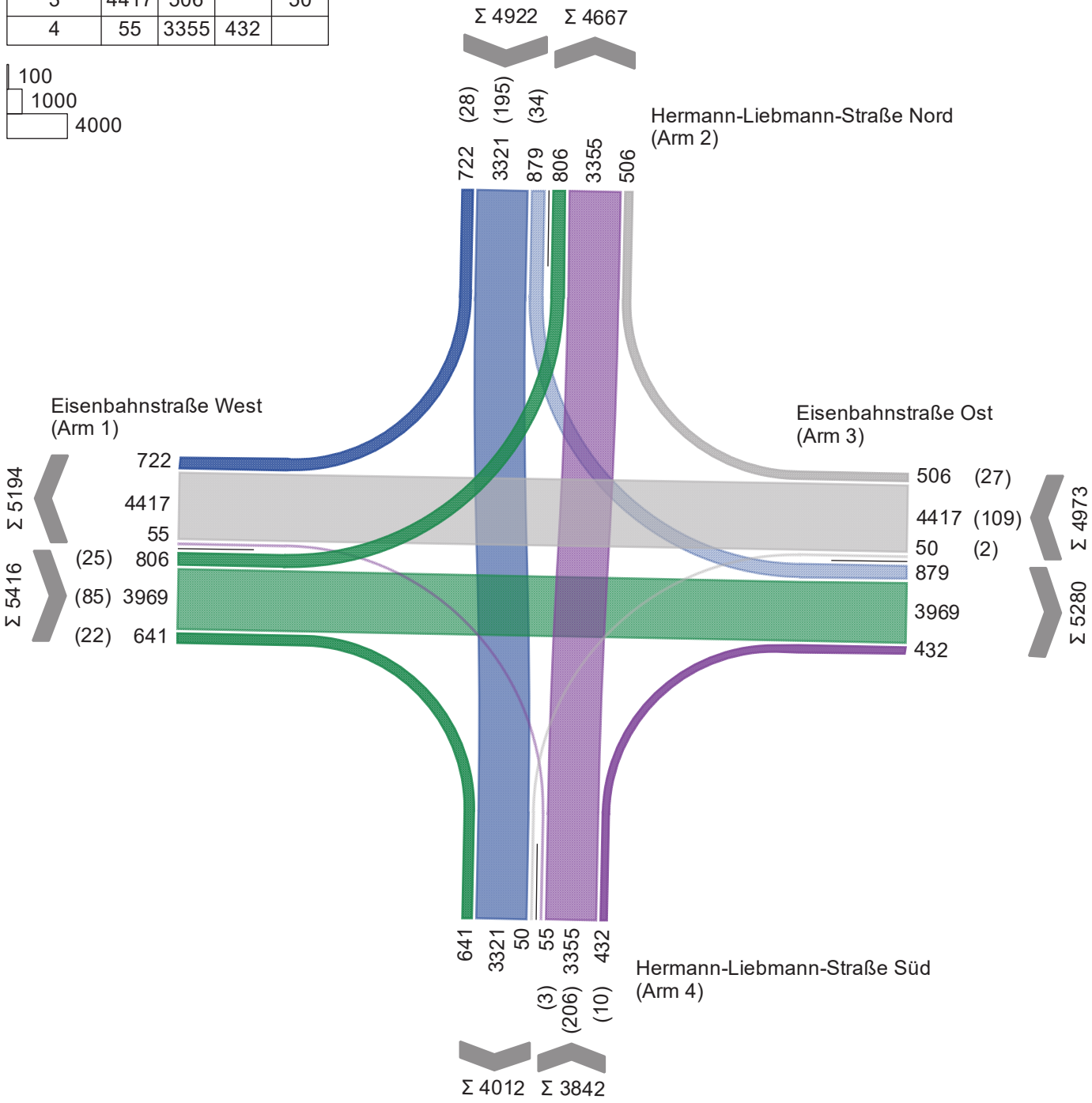
LISA

BERNARD GRUPPE

Do. 04.05.2023, 0:00 - 24:00 Uhr [Kfz/24h (SV/24h)]

von\nach	1	2	3	4
1		806	3969	641
2	722		879	3321
3	4417	506		50
4	55	3355	432	

100
1000
4000



Projekt	Superblocks Leipzig				
Knotenpunkt	K2 Eisenbahnstraße/Hermann-Liebmann-Straße				
Auftragsnr.	P502767	Variante	2023	Datum	28.06.2023
Bearbeiter	MePa / JuSa	Abzeichnung		Anlage	

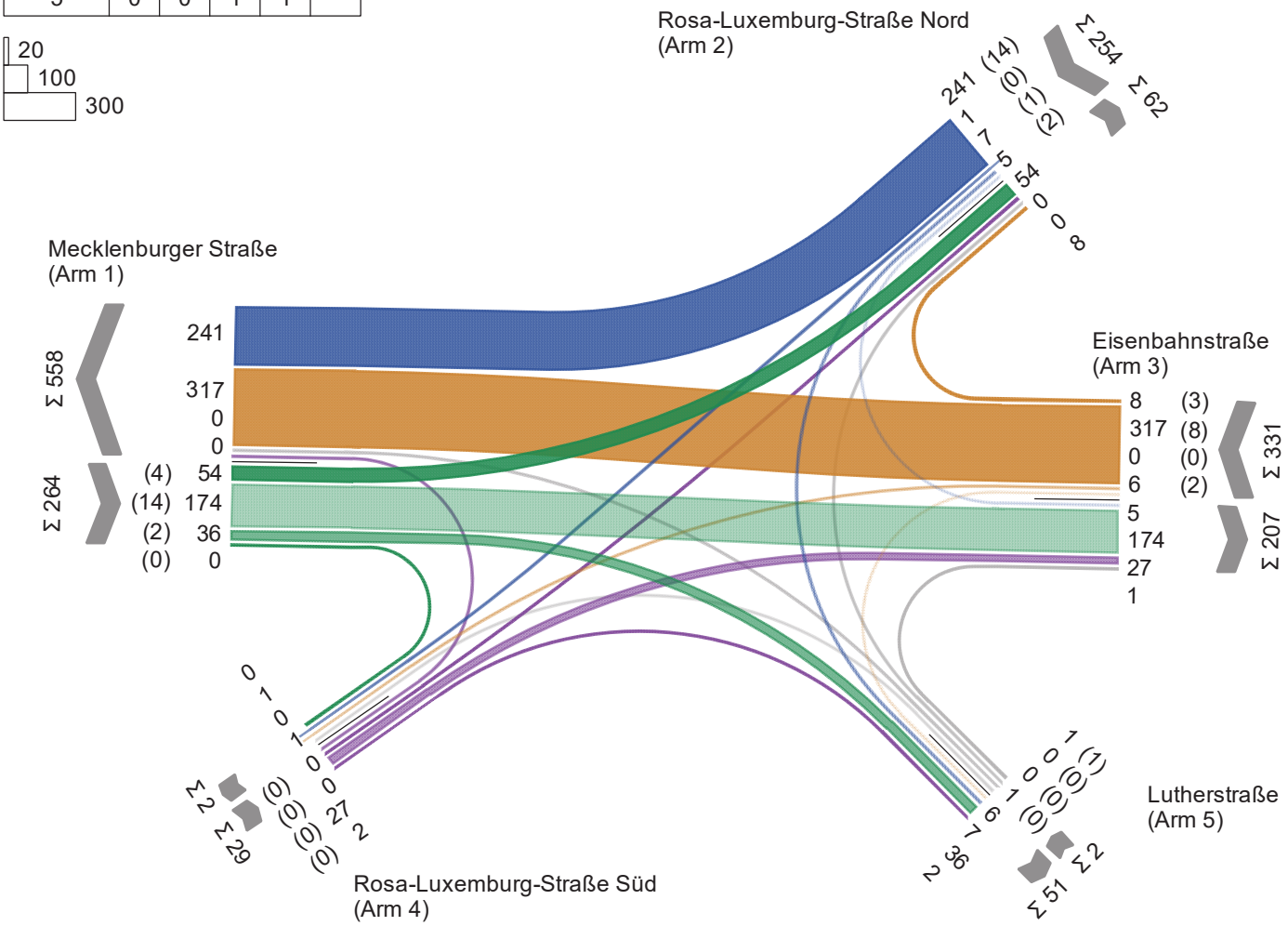
Strombelastungsplan

LISA

BERNARD GRUPPE

Do. 04.05.2023, Morgenspitze 7:00 - 8:00 Uhr [Kfz/h (SV/h)]

von\nach	1	2	3	4	5
1		54	174	0	36
2	241		5	1	7
3	317	8		0	6
4	0	0	27		2
5	0	0	1	1	



Projekt	Superblocks Leipzig				
Knotenpunkt	K3 Eisenbahnstraße/Rosa-Luxemburg-Straße				
Auftragsnr.	P502767	Variante	2023	Datum	28.06.2023
Bearbeiter	MePa / JuSa	Abzeichnung		Anlage	

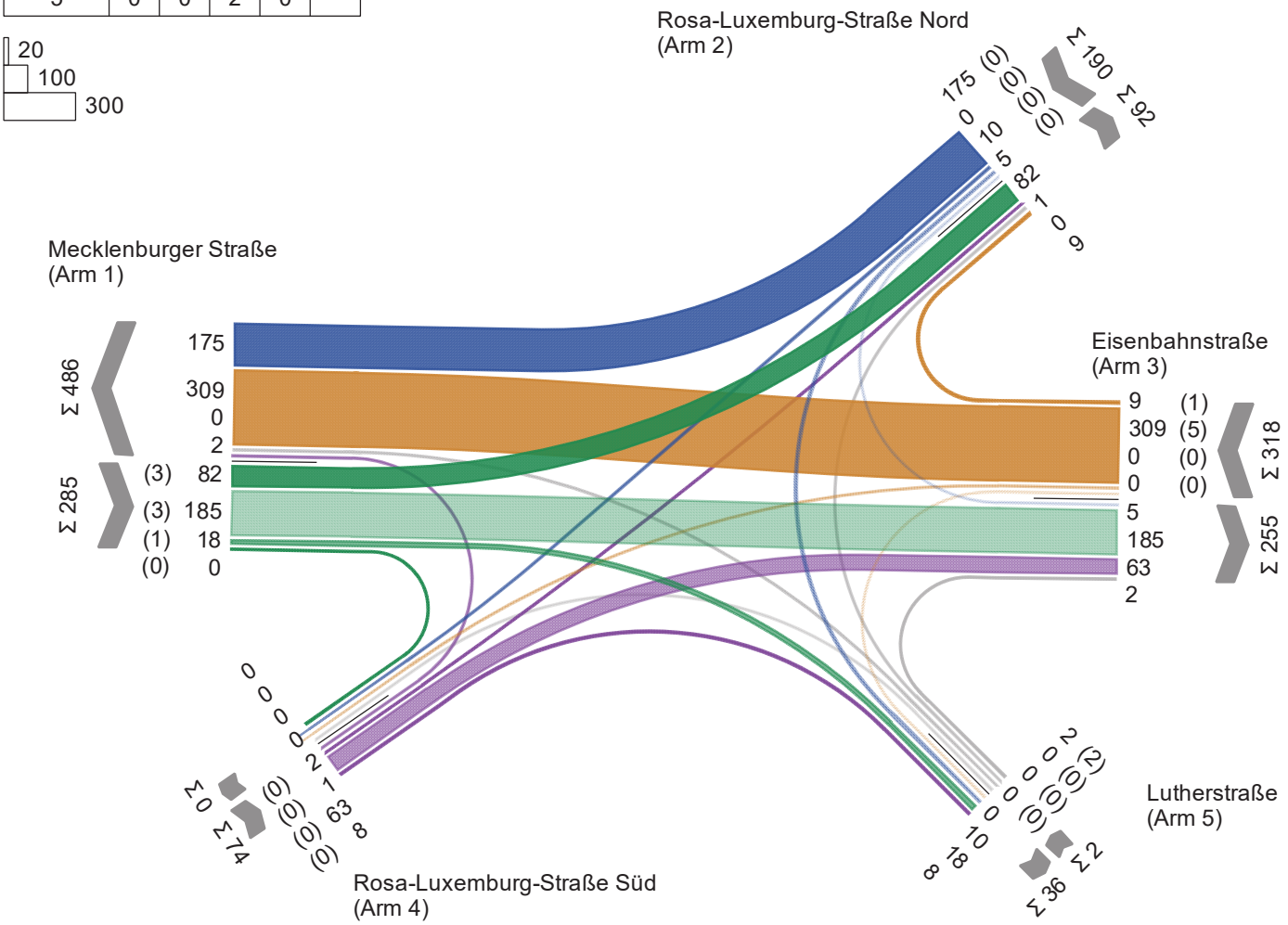
Strombelastungsplan

LISA

BERNARD GRUPPE

Do. 04.05.2023, Nachmittagsspitze 16:00 - 17:00 Uhr [Kfz/h (SV/h)]

von\nach	1	2	3	4	5
1		82	185	0	18
2	175		5	0	10
3	309	9		0	0
4	2	1	63		8
5	0	0	2	0	



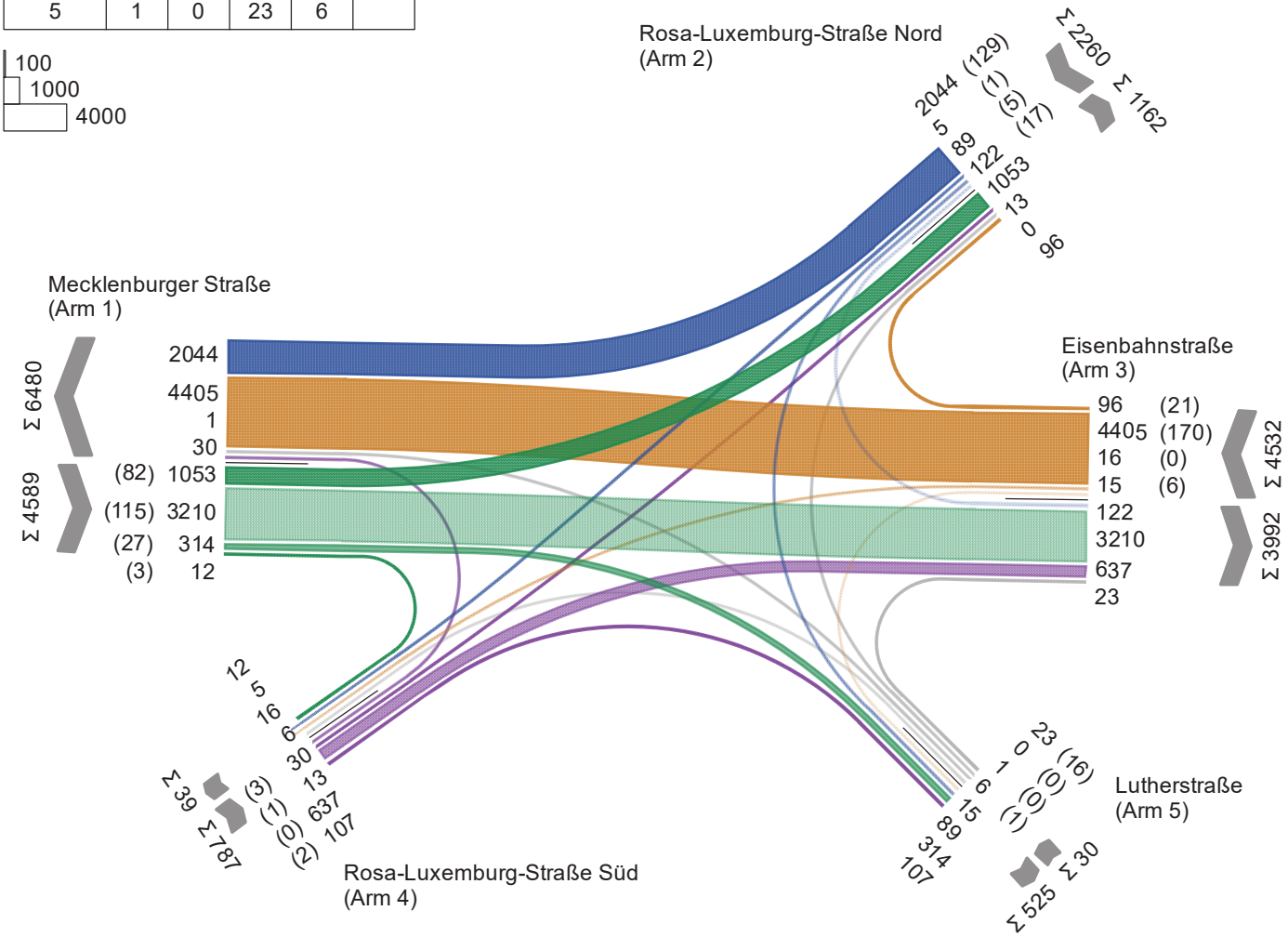
Projekt	Superblocks Leipzig				
Knotenpunkt	K3 Eisenbahnstraße/Rosa-Luxemburg-Straße				
Auftragsnr.	P502767	Variante	2023	Datum	28.06.2023
Bearbeiter	MePa / JuSa	Abzeichnung		Anlage	

Strombelastungsplan

LISA

Do. 04.05.2023, 0:00 - 24:00 Uhr [Kfz/24h (SV/24h)]

von\nach	1	2	3	4	5
1		1053	3210	12	314
2	2044		122	5	89
3	4405	96		16	15
4	30	13	637		107
5	1	0	23	6	



Projekt	Superblocks Leipzig				
Knotenpunkt	K3 Eisenbahnstraße/Rosa-Luxemburg-Straße				
Auftragsnr.	P502767	Variante	2023	Datum	28.06.2023
Bearbeiter	MePa / JuSa	Abzeichnung		Anlage	

Strombelastungsplan

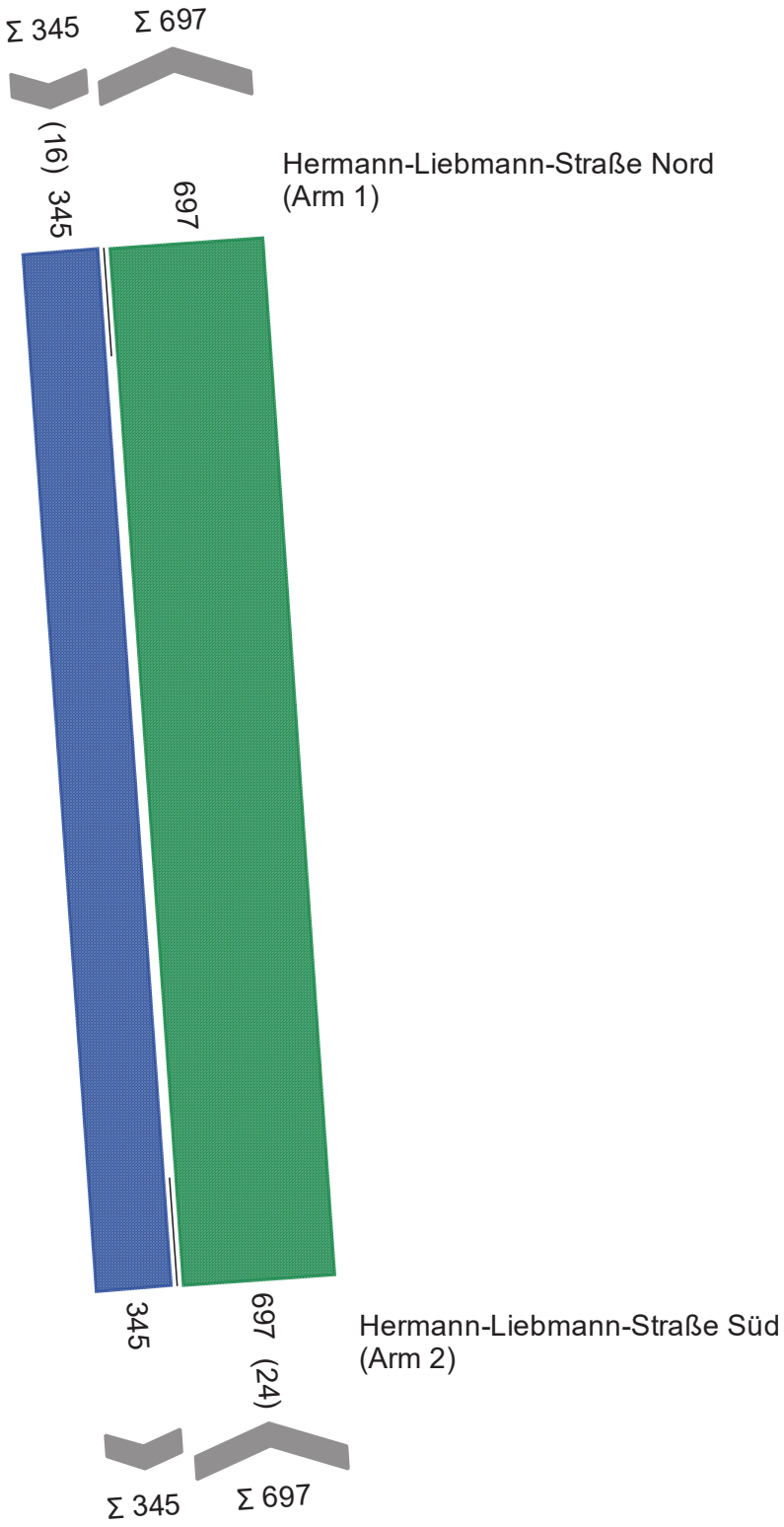
LISA

BERNARD GRUPPE

Do. 04.05.2023, Morgenspitze 7:00 - 8:00 Uhr [Kfz/h (SV/h)]

von\nach	1	2
1		345
2	697	

20
100
600



Projekt	Superblocks Leipzig				
Knotenpunkt	Q1 Hermann-Liebmann-Straße				
Auftragsnr.	P502767	Variante	2023	Datum	28.06.2023
Bearbeiter	MePa / JuSa	Abzeichnung		Anlage	

Strombelastungsplan

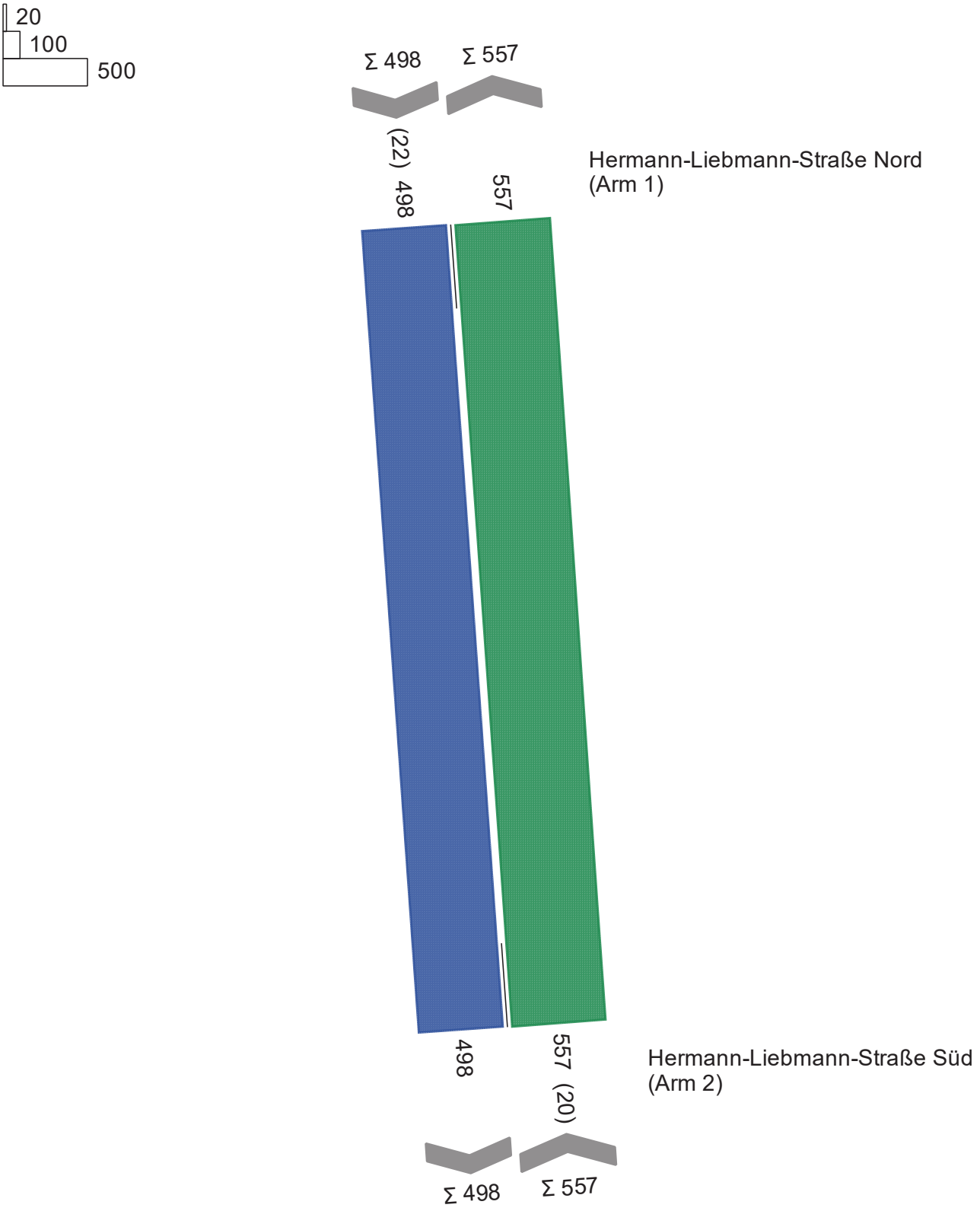
LISA

BERNARD GRUPPE

Do. 04.05.2023, Nachmittagsspitze 15:00 - 16:00 Uhr [Kfz/h (SV/h)]

von\nach	1	2
1		498
2	557	

20
100
500



Projekt	Superblocks Leipzig				
Knotenpunkt	Q1 Hermann-Liebmann-Straße				
Auftragsnr.	P502767	Variante	2023	Datum	28.06.2023
Bearbeiter	MePa / JuSa	Abzeichnung		Anlage	

Strombelastungsplan

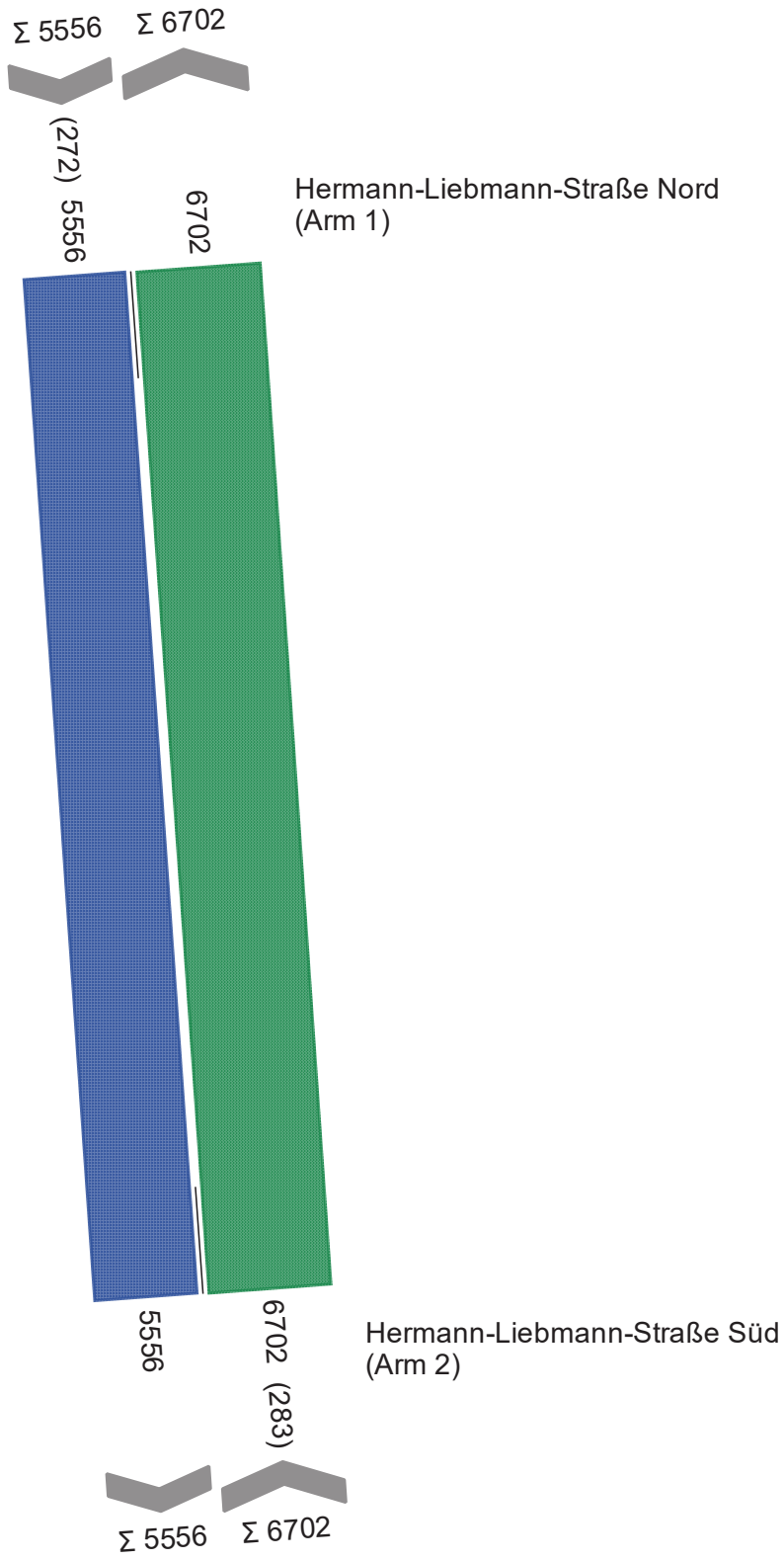
LISA

BERNARD GRUPPE

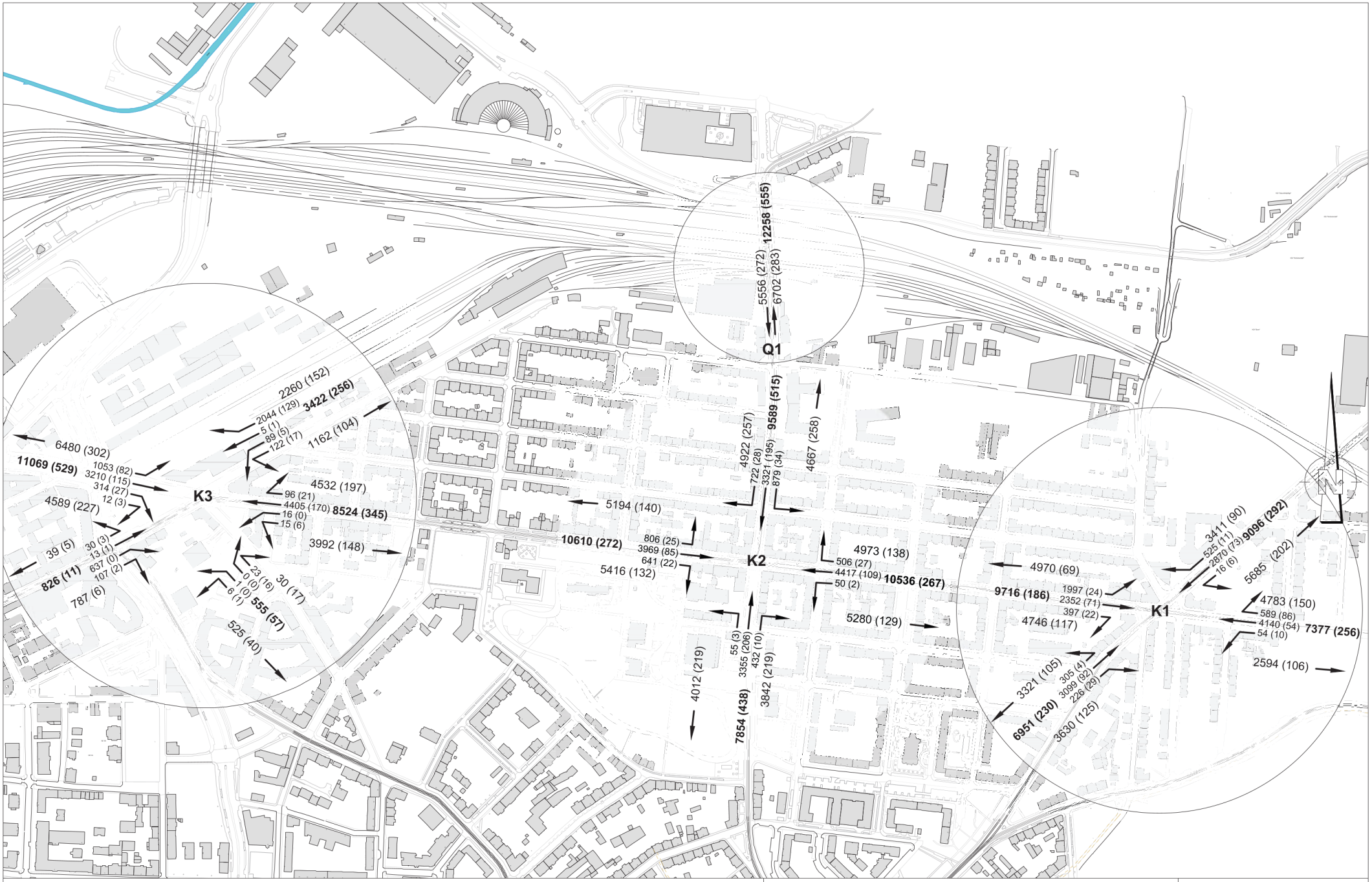
Do. 04.05.2023, 0:00 - 24:00 Uhr [Kfz/24h (SV/24h)]

von\nach	1	2
1		5556
2	6702	

100
1000
6000



Projekt	Superblocks Leipzig				
Knotenpunkt	Q1 Hermann-Liebmann-Straße				
Auftragsnr.	P502767	Variante	2023	Datum	28.06.2023
Bearbeiter	MePa / JuSa	Abzeichnung		Anlage	



Legende:

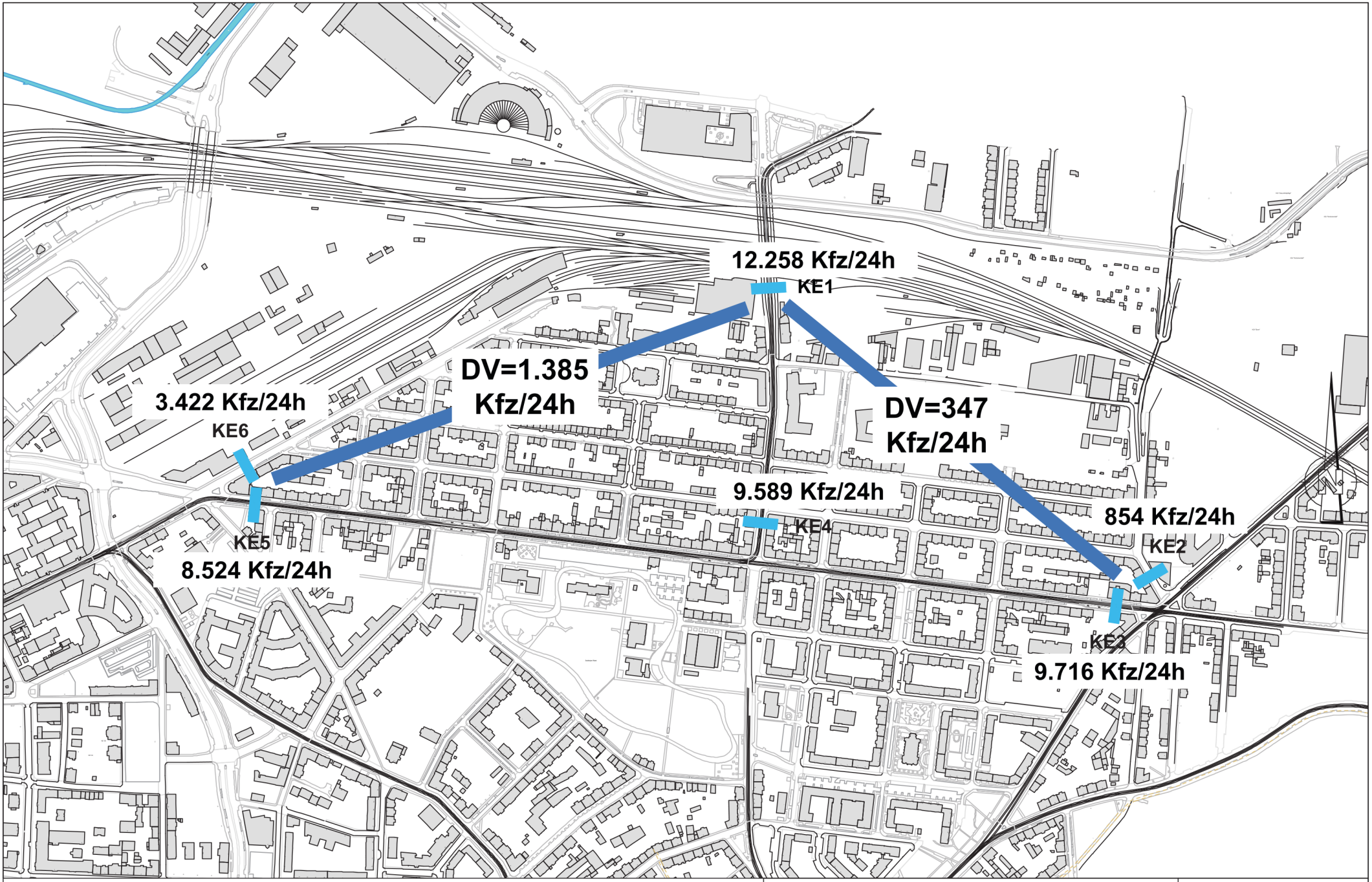
Grünflächen	Grünflächen	Grünflächen	Grünflächen
Grünflächen	Grünflächen	Grünflächen	Grünflächen
Grünflächen	Grünflächen	Grünflächen	Grünflächen

BERNARD Gruppe ZT GmbH
Hoyerswerdaer Straße 5
01099 Dresden
Tel.: +49 351 85349 0
Fax: +49 351 85349 77
info@bernard-gruppe.com
bernard-gruppe.com

BERNARD GRUPPE

Projekt-Nr.: 502767

	Datum	Name	
gez.	25.04.2023	MePa	
bearb.	16.05.2023	MePa	
gepr.	22.05.2023	GoAb	Plan-Nr.:



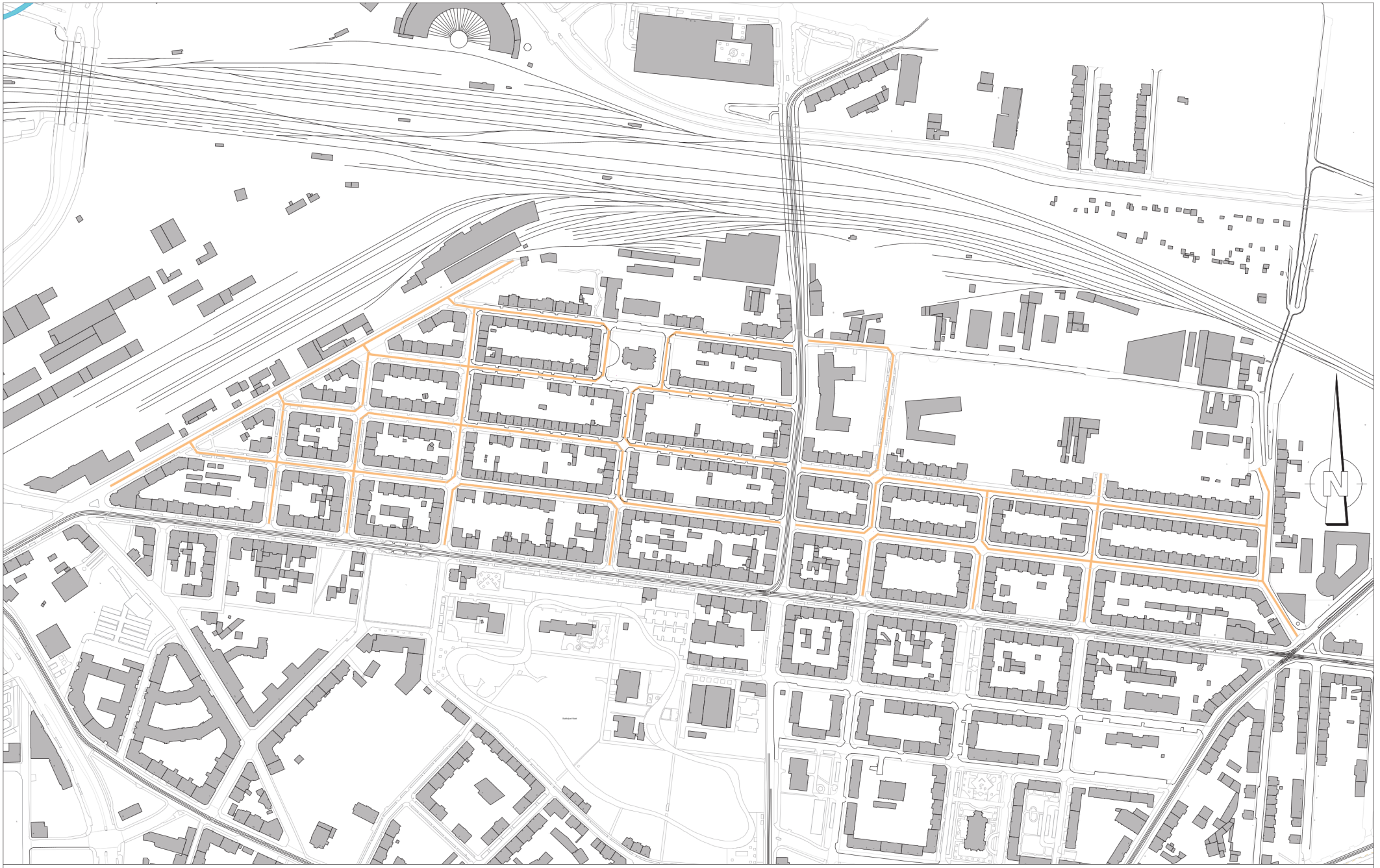
Legende:

BERNARD Gruppe ZT GmbH
Hoyerswerdaer Straße 5
01099 Dresden
Tel.: +49 351 85349 0
Fax: +49 351 85349 77
info@bernard-gruppe.com
bernard-gruppe.com

BERNARD GRUPPE

Projekt-Nr.: 502767

	Datum	Name	
gez.	25.04.2023	MePa	
bearb.	16.05.2023	MePa	
gepr.	22.05.2023	GoAb	Plan-Nr.:



Legende:

Verkehrsschleifen Kfz-Verkehr

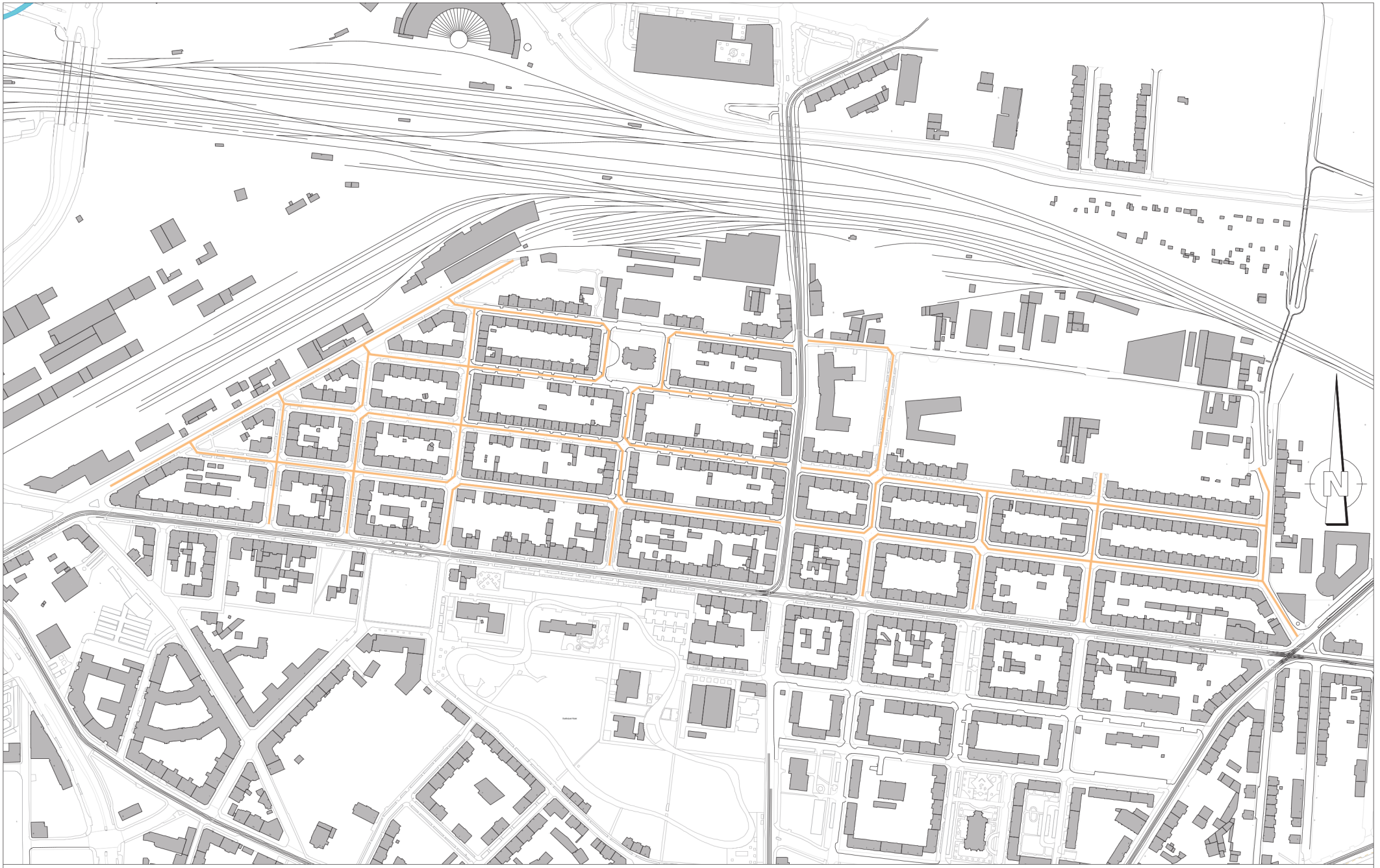
Superblocks Verkehrsführung Variante v01

BERNARD Gruppe ZT GmbH
Hoyerswerdaer Straße 5
01099 Dresden
Tel.: +49 351 85349 0
Fax: +49 351 85349 77
info@bernard-gruppe.com
bernard-gruppe.com

BERNARD GRUPPE

Projekt-Nr.: 502767

	Datum	Name	
gez.	25.04.2023	MePa	
bearb.	16.05.2023	MePa	
gepr.	22.05.2023	GoAb	Plan-Nr.: 09-1



Legende:

Verkehrsschleifen Kfz-Verkehr

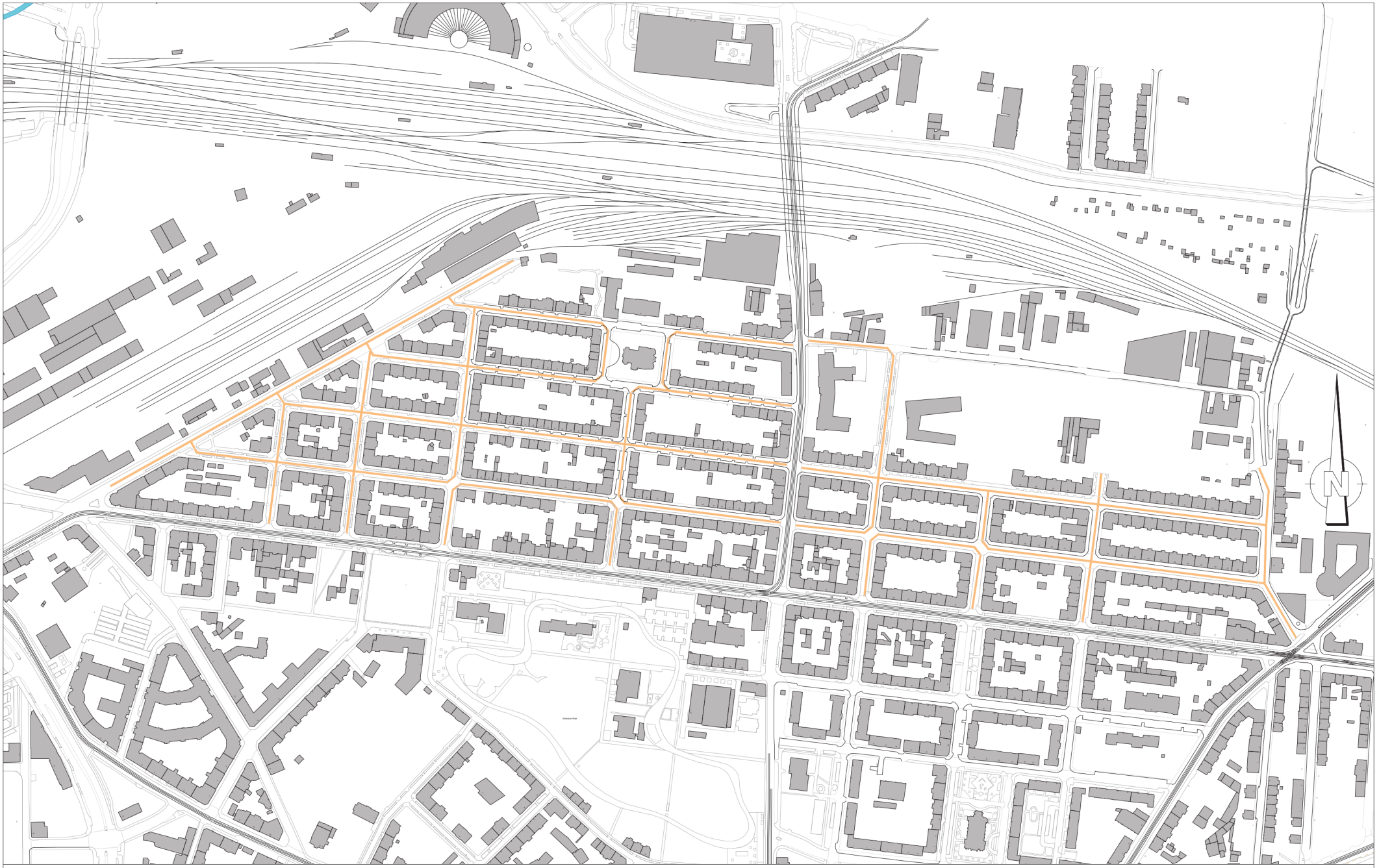
Superblocks Verkehrsführung Variante v03

BERNARD Gruppe ZT GmbH
Hoyerswerdaer Straße 5
01099 Dresden
Tel.: +49 351 85349 0
Fax: +49 351 85349 77
info@bernard-gruppe.com
bernard-gruppe.com

BERNARD GRUPPE

Projekt-Nr.: 502767

	Datum	Name	
gez.	25.04.2023	MePa	
bearb.	16.05.2023	MePa	
gepr.	22.05.2023	GoAb	Plan-Nr.: 09-3



Legende:

Verkehrsschleifen Kfz-Verkehr

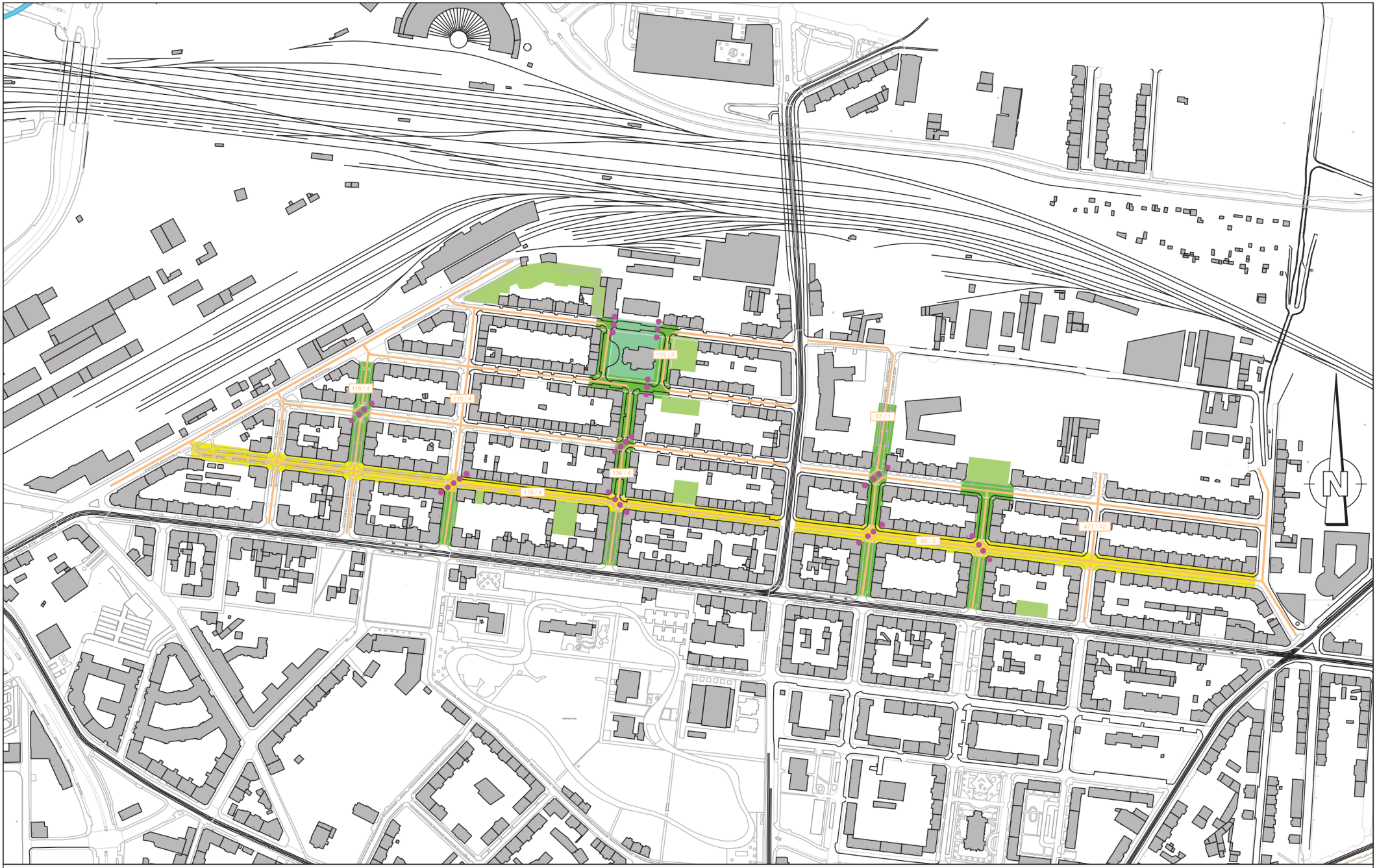
Superblocks Verkehrsführung Variante v02

BERNARD Gruppe ZT GmbH
Hoyerswerdaer Straße 5
01099 Dresden
Tel.: +49 351 85349 0
Fax: +49 351 85349 77
info@bernard-gruppe.com
bernard-gruppe.com

BERNARD GRUPPE

Projekt-Nr.: 502767

	Datum	Name	
gez.	25.04.2023	MePa	
bearb.	16.05.2023	MePa	
gepr.	22.05.2023	GoAb	Plan-Nr.: 09-2



Legende:

- Einbahnstraße
- Fußgängerzone
- Modaler Filter
- Tempo 30 Zone
- Gestaltungsfläche "Superblock" (Verkehrsberuhigter Bereich)
- 55 / 1 — Anzahl Stellplätze / Anzahl Kurzzeitparkplätze
- Spielplatz / Park / Platz
- Fahrradstraße

Superblocks Variante "Grüne Achse" Rabet - Neustädter Markt

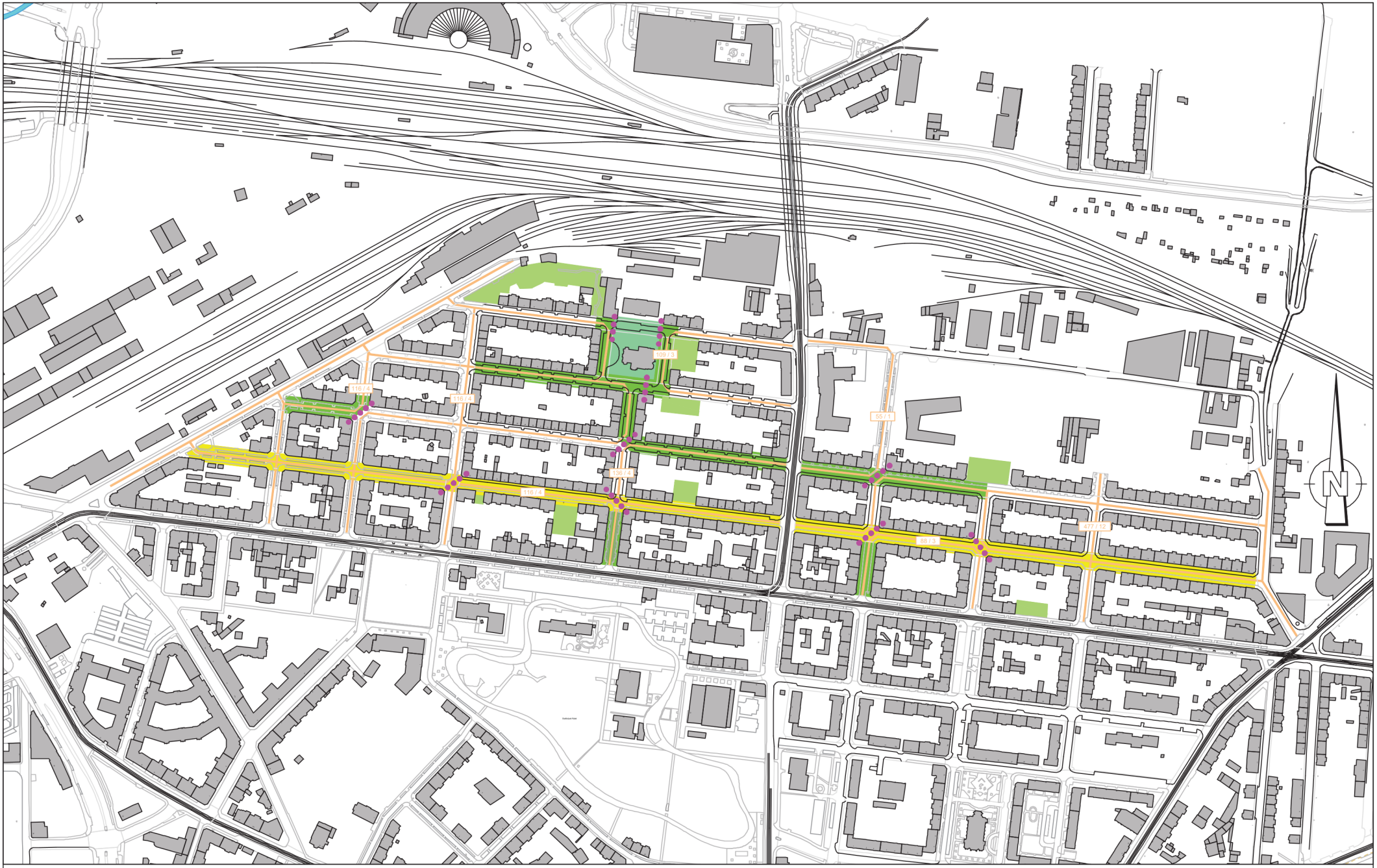
BERNARD Gruppe ZT GmbH
Hoyerswerdaer Straße 5
01099 Dresden
Tel.: +49 351 85349 0
Fax: +49 351 85349 77
info@bernard-gruppe.com
bernard-gruppe.com

BERNARD GRUPPE

Projekt-Nr.: 502767

	Datum	Name	
gez.	25.04.2023	MePa	
bearb.	16.05.2023	MePa	
gepr.	22.05.2023	GoAb	Plan-Nr.: 10-1

109 von 157 in Zusammenstellung



Legende:

- Einbahnstraße
- Fußgängerzone
- Modaler Filter
- Tempo 30 Zone
- Gestaltungsfläche "Superblock" (Verkehrsberuhigter Bereich)
- 55 / 1 — Anzahl Stellplätze / Anzahl Kurzzeitparkplätze
- Spielplatz / Park / Platz
- Fahrradstraße

Superblocks Variante "Grüne Brücke" Herrmann-Liebmann-Str.

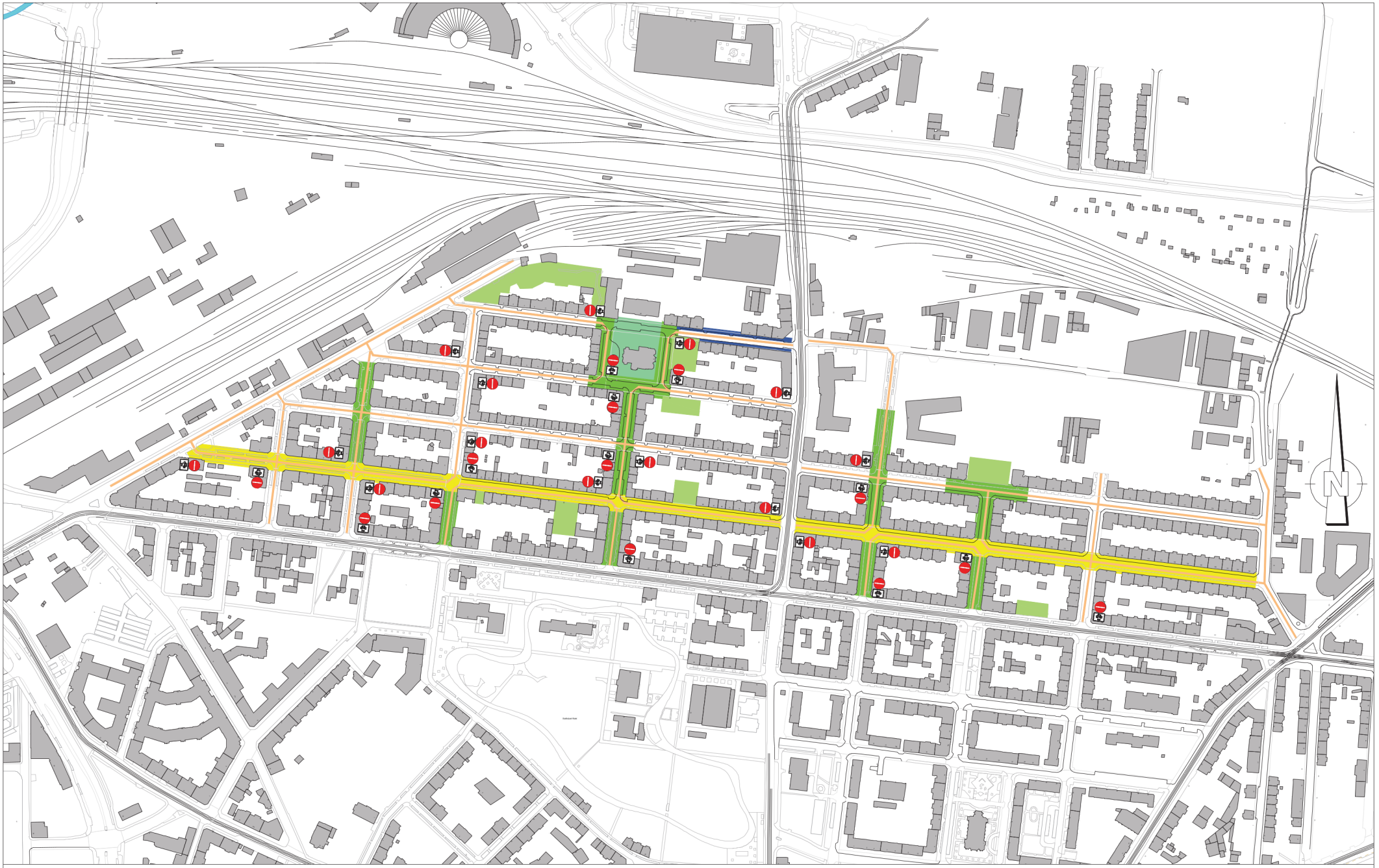
BERNARD Gruppe ZT GmbH
Hoyerswerdaer Straße 5
01099 Dresden
Tel.: +49 351 85349 0
Fax: +49 351 85349 77
info@bernard-gruppe.com
bernard-gruppe.com

BERNARD GRUPPE

Projekt-Nr.: 502767

	Datum	Name	
gez.	25.04.2023	MePa	
bearb.	16.05.2023	MePa	
gepr.	22.05.2023	GoAb	Plan-Nr.: 10-3

110 von 157 in Zusammenstellung



Legende:

- Einbahnstraße
- Fußgängerzone
- Modaler Filter
- Tempo 30 Zone
- Gestaltungsfläche "Superblock" (Verkehrsberuhigter Bereich)
- Fahrradstraße
- Spielplatz / Park / Platz

Superblocks Variante "Richtungsverkehr"

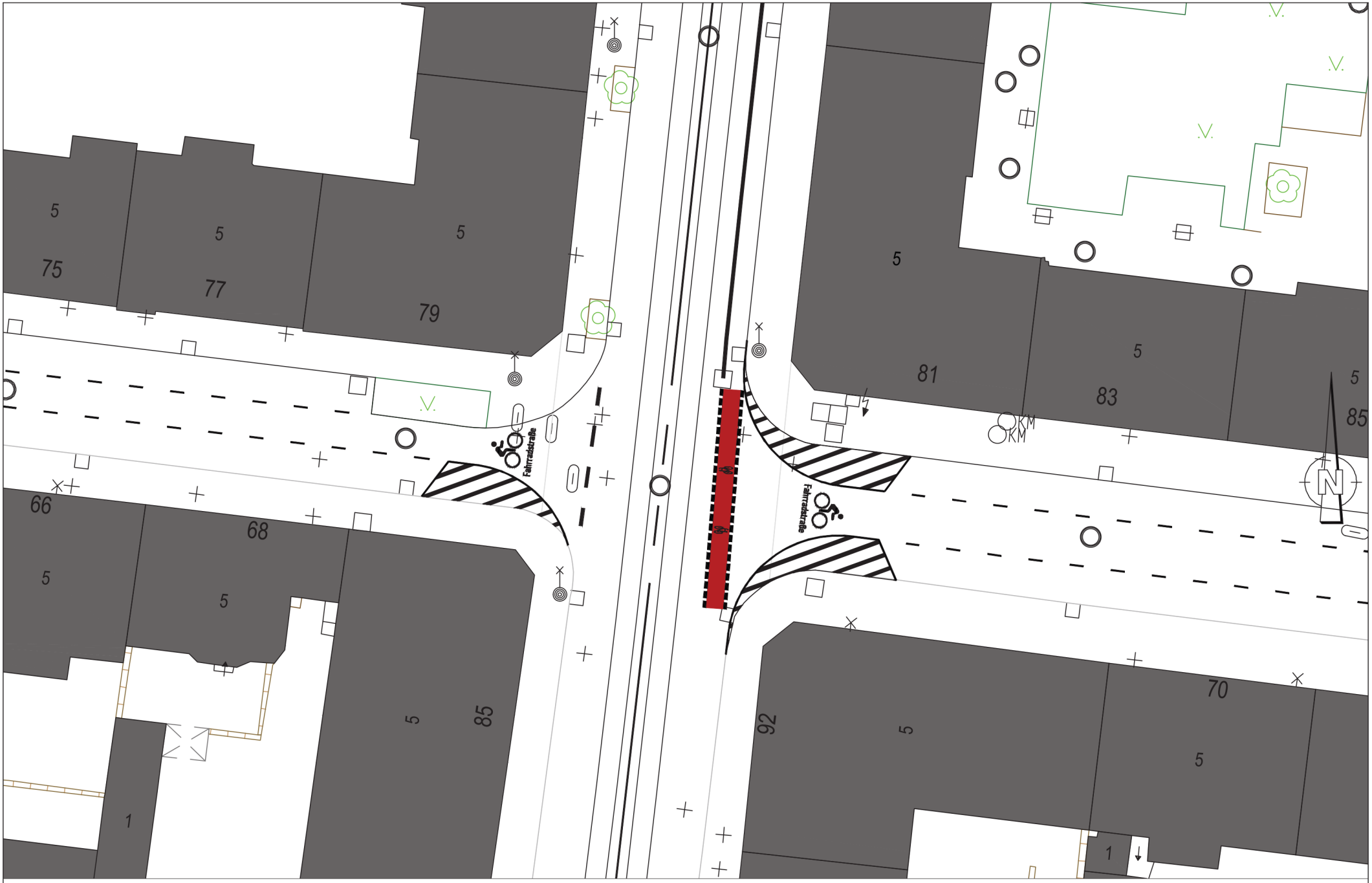
BERNARD Gruppe ZT GmbH
Hoyerswerdaer Straße 5
01099 Dresden
Tel.: +49 351 85349 0
Fax: +49 351 85349 77
info@bernard-gruppe.com
bernard-gruppe.com

BERNARD GRUPPE

Projekt-Nr.: 502767

	Datum	Name	
gez.	25.04.2023	MePa	
bearb.	16.05.2023	MePa	
gepr.	22.05.2023	GoAb	Plan-Nr.: 10-2

111 von 157 in Zusammenstellung

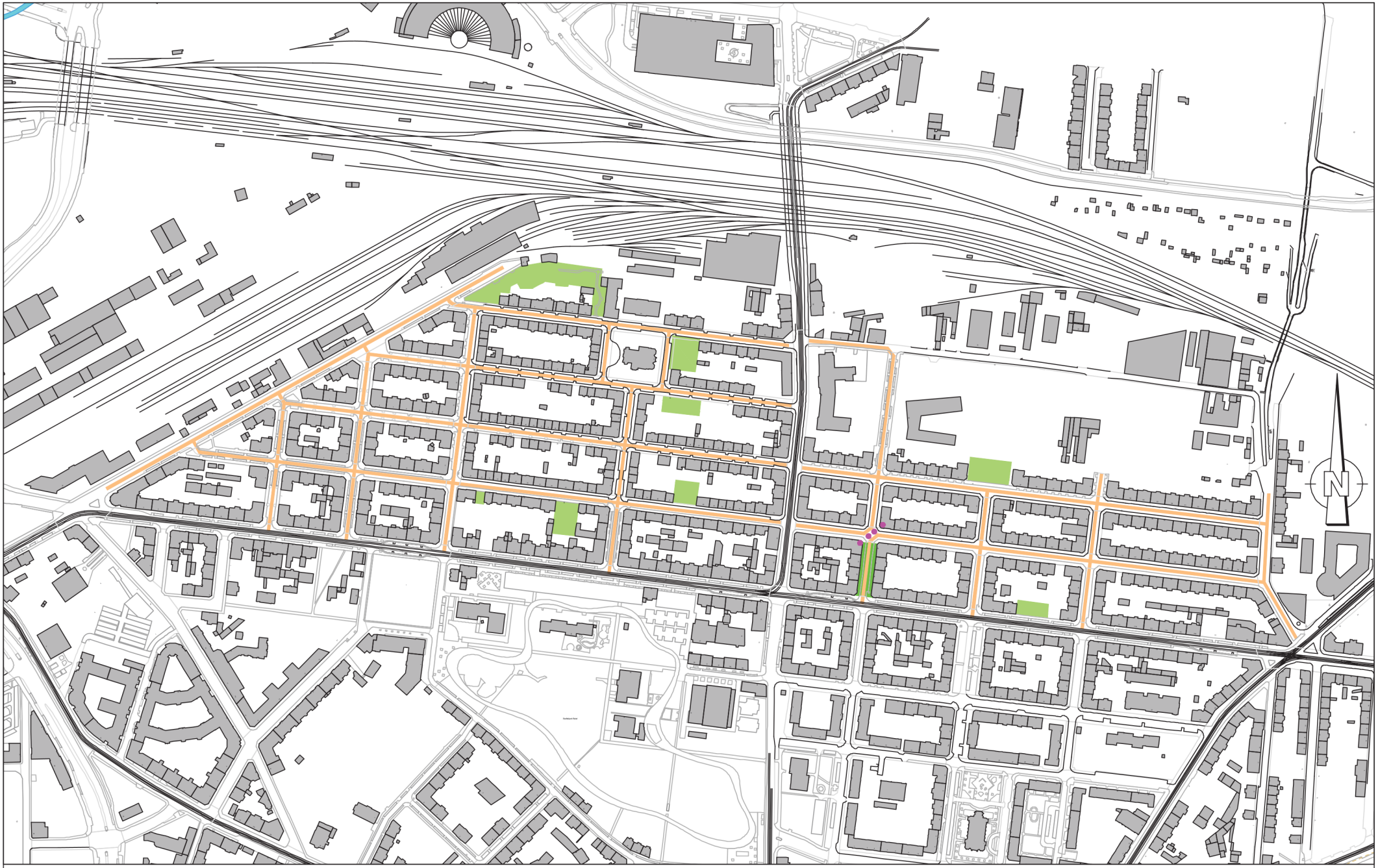


Legende:

BERNARD Gruppe ZT GmbH
Hoyerswerdaer Straße 5
01099 Dresden
Tel.: +49 351 85349 0
Fax: +49 351 85349 77
info@bernard-gruppe.com
bernard-gruppe.com

BERNARD GRUPPE

Projekt-Nr.: 502767			
	Datum	Name	
gez.	25.04.2023	MePa	
bearb.	16.05.2023	MePa	
gepr.	22.05.2023	GoAb	Plan-Nr.:



Legende:

- Tempo 30 Zone
- Gestaltungsfläche "Superblock" (Verkehrsberuhigter Bereich)
- Modaler Filter
- Spielplatz / Park / Platz

Superblocks - Schrittweise Umsetzung

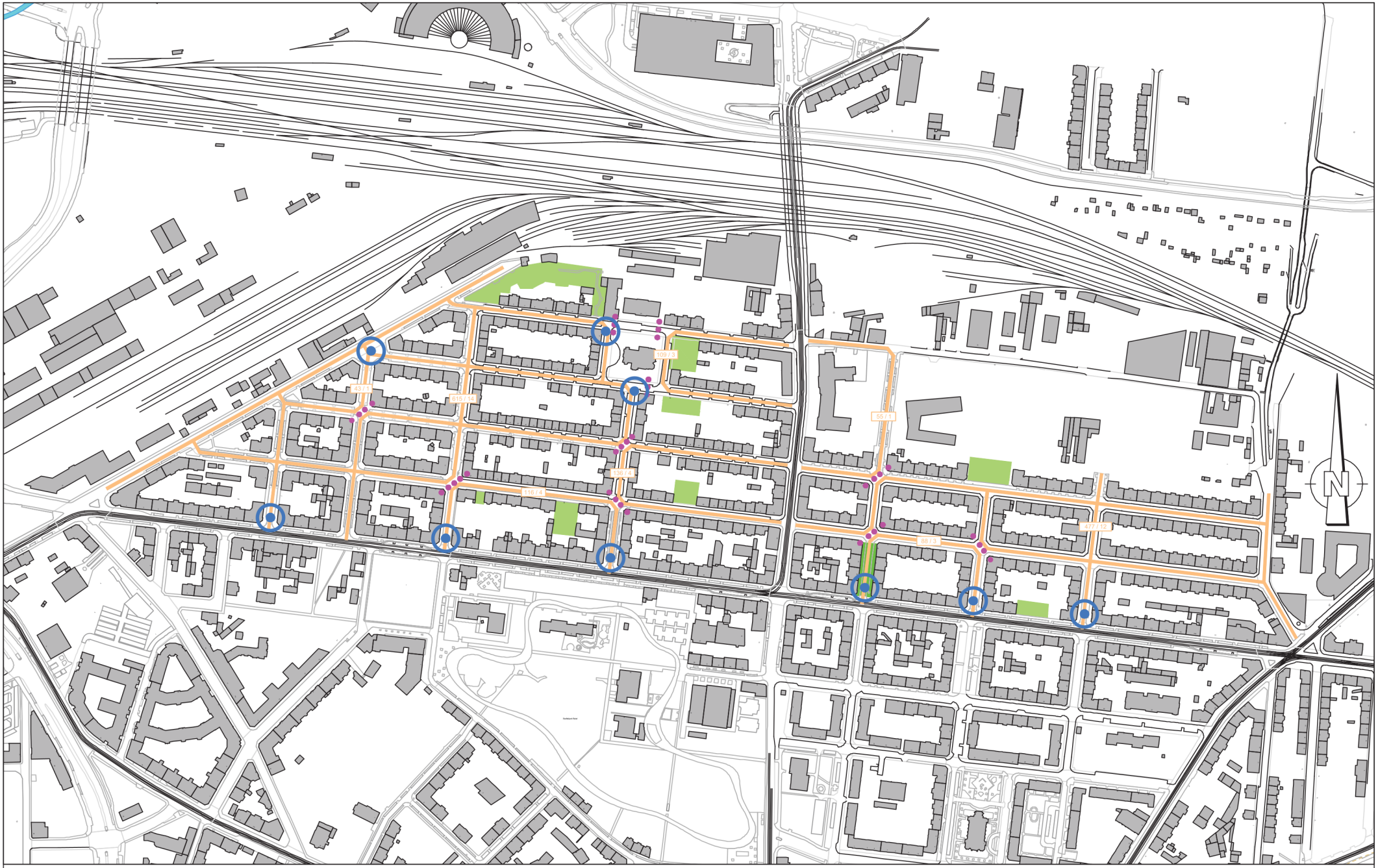
Bestand

BERNARD Gruppe ZT GmbH
Hoyerswerdaer Straße 5
01099 Dresden
Tel.: +49 351 85349 0
Fax: +49 351 85349 77
info@bernard-gruppe.com
www.bernard-gruppe.com

BERNARD GRUPPE

Projekt-Nr.: 502767

	Datum	Name	
gez.	25.04.2023	MePa	
bearb.	20.10.2023	MePa	
gepr.	22.05.2023	GoAb	Plan-Nr.: 10-1



Legende:

- Tempo 30 Zone
- Gestaltungsfläche "Superblock" (Verkehrsberuhigter Bereich)
- Modaler Filter
- Spielplatz / Park / Platz
- Lade-/Lieferzone
- 55 / 1 Anzahl Stellplätze / Anzahl Kurzzeitparkplätze

Superblocks - Schrittweise Umsetzung

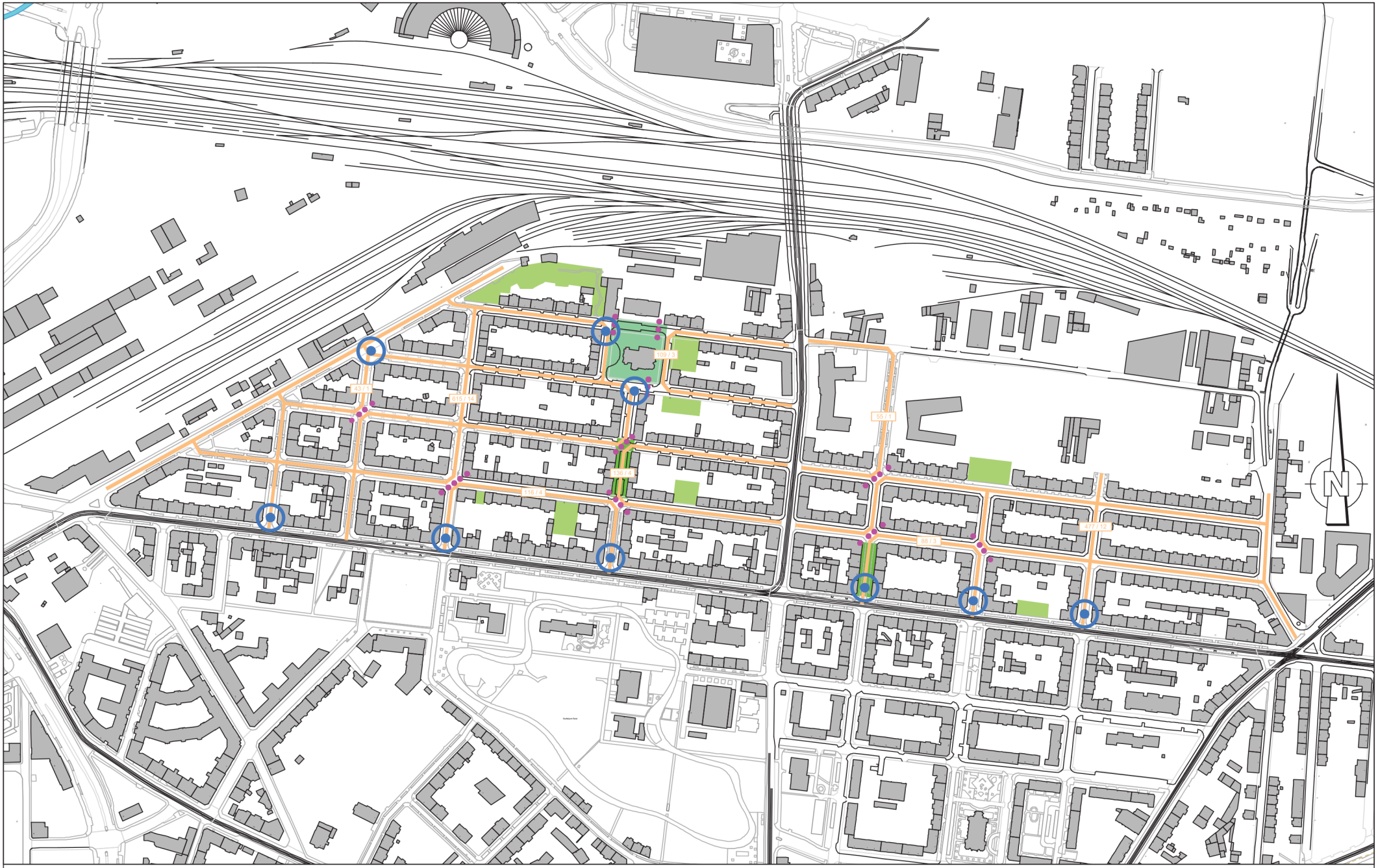
Schritt 1

BERNARD Gruppe ZT GmbH
Hoyerswerdaer Straße 5
01099 Dresden
Tel.: +49 351 85349 0
Fax: +49 351 85349 77
info@bernard-gruppe.com
www.bernard-gruppe.com

BERNARD GRUPPE

Projekt-Nr.: 502767			
	Datum	Name	
gez.	25.04.2023	MePa	
bearb.	20.10.2023	MePa	
gepr.	22.05.2023	GoAb	Plan-Nr.: 10-1

114 von 157 in Zusammenstellung



Legende:

- Tempo 30 Zone
- Gestaltungsfläche "Superblock" (Verkehrsberuhigter Bereich)
- Modaler Filter
- Spielplatz / Park / Platz
- Lade-/Lieferzone
- 55 / 1 — Anzahl Stellplätze / Anzahl Kurzzeitparkplätze
- Fußgängerzone

Anzahl umgestaltete Stellplätze: 37

Superblocks - Schrittweise Umsetzung

Schritt 2

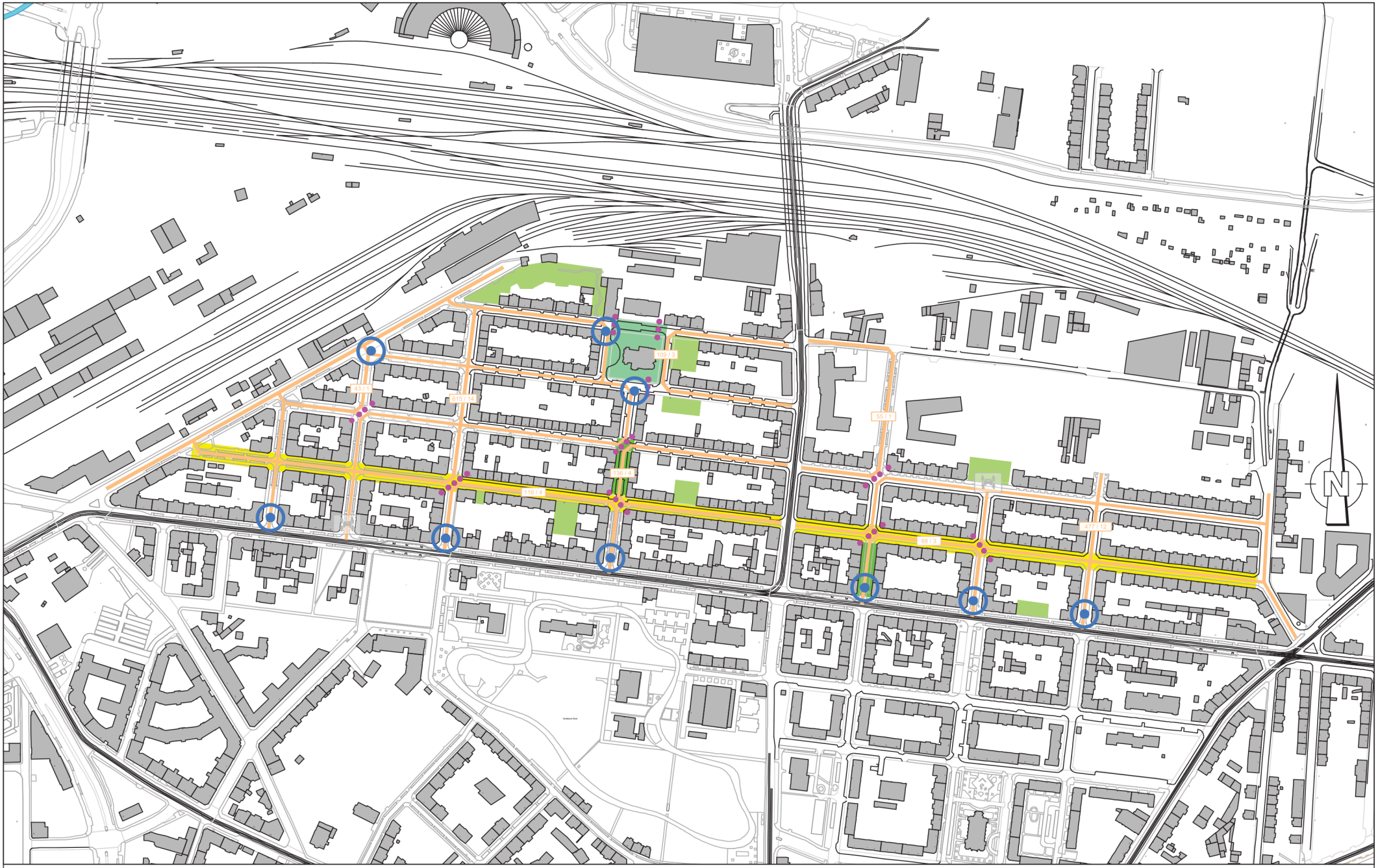
BERNARD Gruppe ZT GmbH
Hoyerswerdaer Straße 5
01099 Dresden
Tel.: +49 351 85349 0
Fax: +49 351 85349 77
info@bernard-gruppe.com
www.bernard-gruppe.com

BERNARD GRUPPE

Projekt-Nr.: 502767

	Datum	Name	
gez.	25.04.2023	MePa	
bearb.	20.10.2023	MePa	
gepr.	22.05.2023	GoAb	Plan-Nr.: 10-1

115 von 157 in Zusammenstellung



Legende:

- Tempo 30 Zone
- Gestaltungsfläche "Superblock" (Verkehrsberuhigter Bereich)
- Modaler Filter
- Spielplatz / Park / Platz
- Lade-/Lieferzone
- 55 / 1 — Anzahl Stellplätze / Anzahl Kurzzeitparkplätze
- Fahrradstraße
- Standortvorschläge Car-Sharing
- Fußgängerzone

Anzahl umgestaltete Stellplätze: 37

Superblocks - Schrittweise Umsetzung

Schritt 3

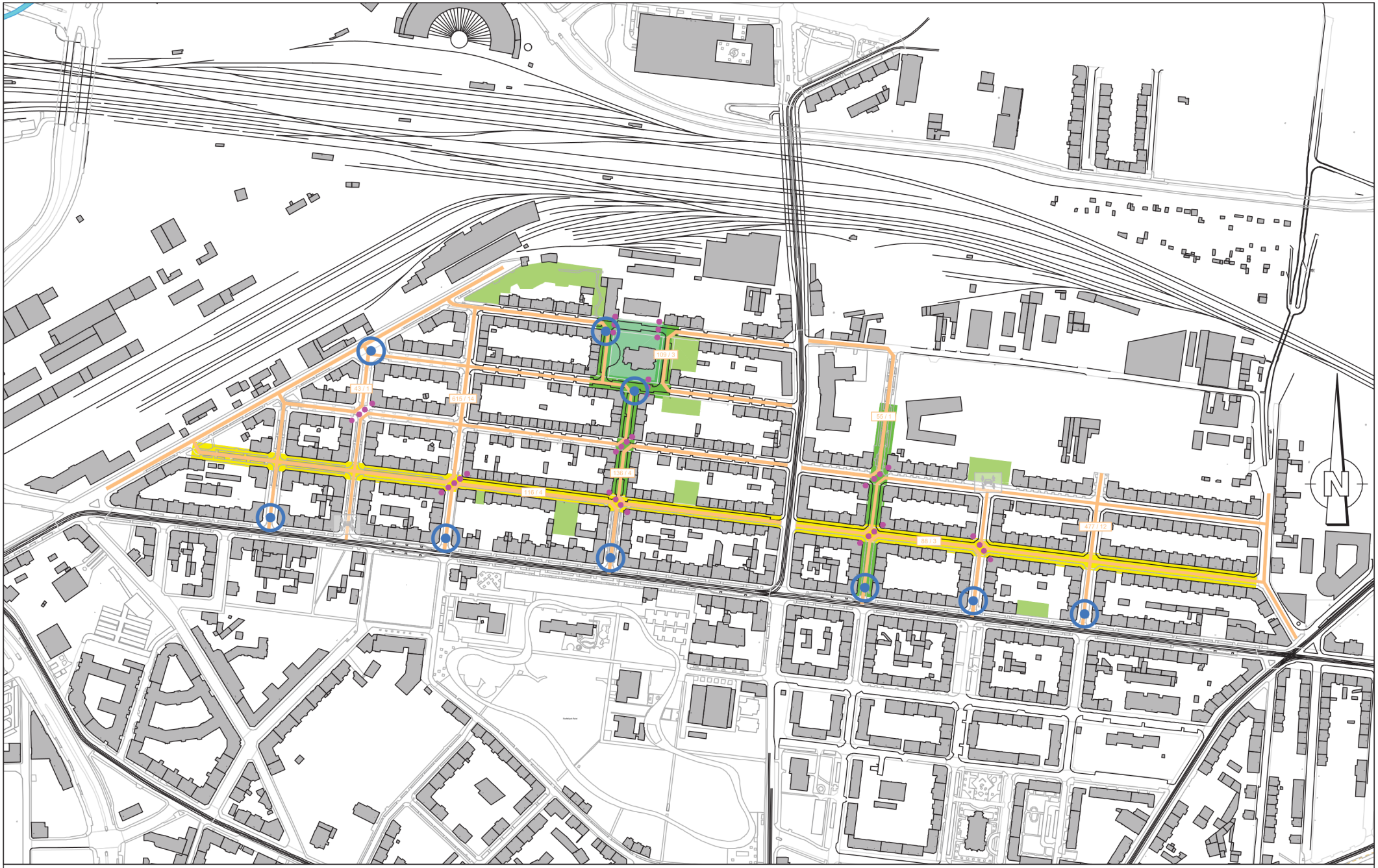
BERNARD Gruppe ZT GmbH
Hoyerswerdaer Straße 5
01099 Dresden
Tel.: +49 351 85349 0
Fax: +49 351 85349 77
info@bernard-gruppe.com
www.bernard-gruppe.com

BERNARD GRUPPE

Projekt-Nr.: 502767

	Datum	Name	
gez.	25.04.2023	MePa	
bearb.	20.10.2023	MePa	
gepr.	22.05.2023	GoAb	Plan-Nr.: 10-1

116 von 157 in Zusammenstellung



Legende:

- Tempo 30 Zone
- Gestaltungsfläche "Superblock" (Verkehrsberuhigter Bereich)
- Modaler Filter
- Spielplatz / Park / Platz
- Lade-/Lieferzone
- 55 / 1 — Anzahl Stellplätze / Anzahl Kurzzeitparkplätze
- Fahrradstraße
- Standortvorschläge Car-Sharing
- Fußgängerzone

Anzahl umgestaltete Stellplätze: ca. 130

Superblocks - Schrittweise Umsetzung

Schritt 4

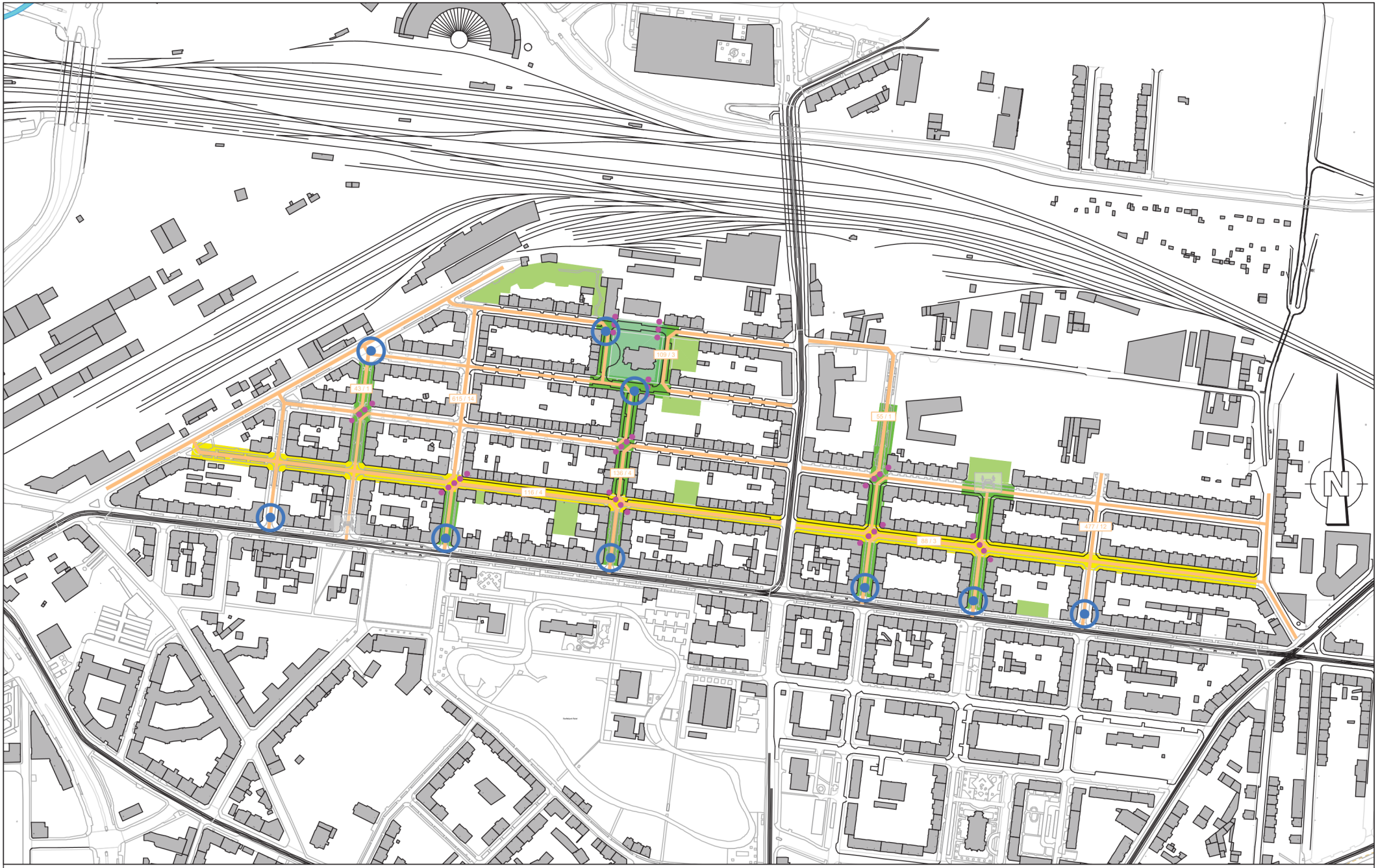
BERNARD Gruppe ZT GmbH
Hoyerswerdaer Straße 5
01099 Dresden
Tel.: +49 351 85349 0
Fax: +49 351 85349 77
info@bernard-gruppe.com
www.bernard-gruppe.com

BERNARD GRUPPE

Projekt-Nr.: 502767

	Datum	Name	
gez.	25.04.2023	MePa	
bearb.	20.10.2023	MePa	
gepr.	22.05.2023	GoAb	Plan-Nr.: 10-1

117 von 157 in Zusammenstellung



Legende:

- Tempo 30 Zone
- Gestaltungsfläche "Superblock" (Verkehrsberuhigter Bereich)
- Modaler Filter
- Spielplatz / Park / Platz
- Lade-/Lieferzone
- 55 / 1 — Anzahl Stellplätze / Anzahl Kurzzeitparkplätze
- Fahrradstraße
- Standortvorschläge Car-Sharing
- Fußgängerzone

Anzahl umgestaltete Stellplätze: ca. 280

Superblocks - Schrittweise Umsetzung

Schritt 5

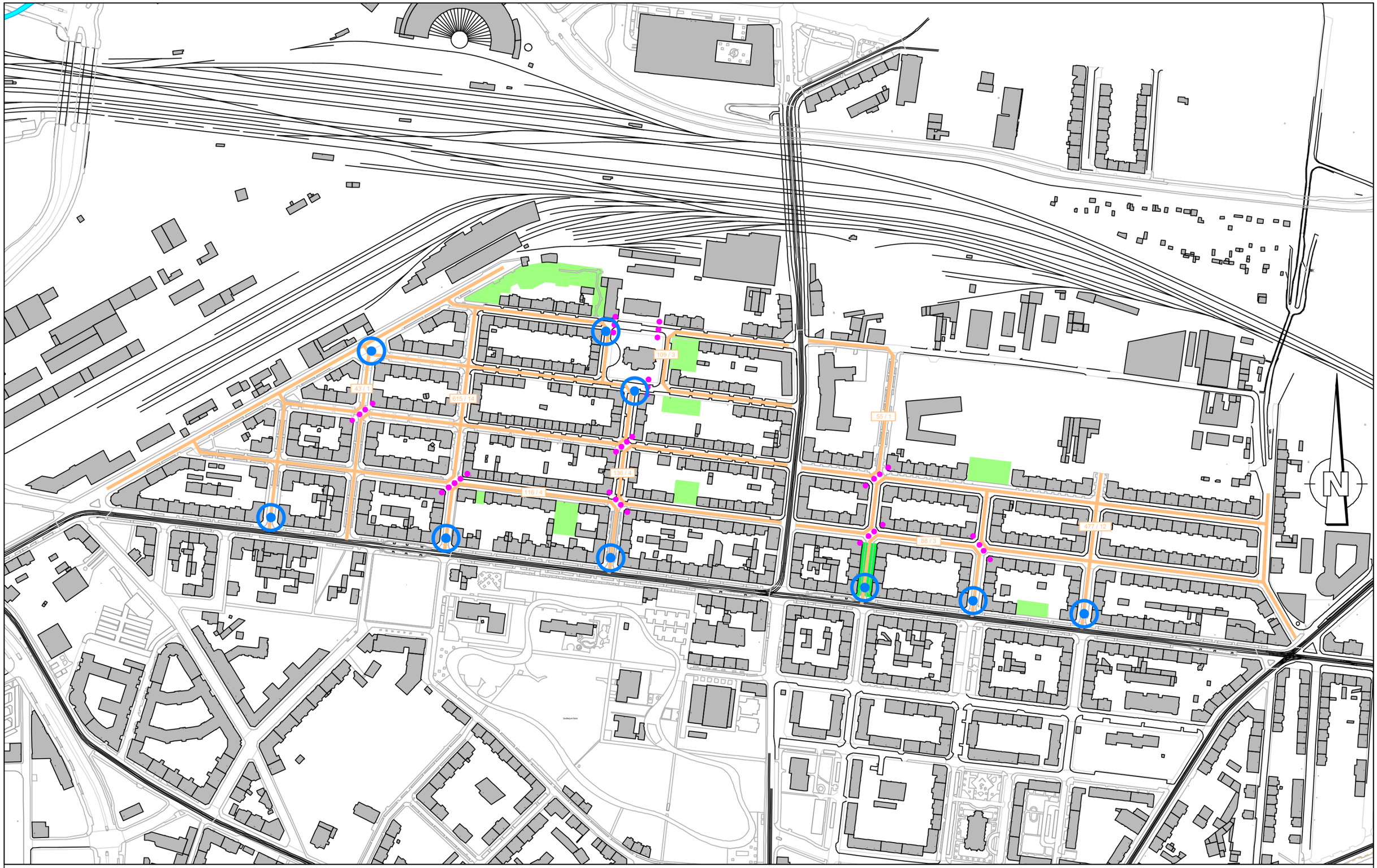
BERNARD Gruppe ZT GmbH
Hoyerswerdaer Straße 5
01099 Dresden
Tel.: +49 351 85349 0
Fax: +49 351 85349 77
info@bernard-gruppe.com
bernard-gruppe.com

BERNARD GRUPPE

Projekt-Nr.: 502767

	Datum	Name	
gez.	25.04.2023	MePa	
bearb.	20.10.2023	MePa	
gepr.	22.05.2023	GoAb	Plan-Nr.: 10-1

118 von 157 in Zusammenstellung



Legende:

- Tempo 30 Zone
- Gestaltungsfläche "Superblock" (Verkehrsberuhigter Bereich)
- Modaler Filter
- Spielplatz / Park / Platz
- Lade-/Lieferzone
- 55 / 1 Anzahl Stellplätze / Anzahl Kurzzeitparkplätze

Superblocks - Schrittweise Umsetzung

Schritt 1

BERNARD Gruppe ZT GmbH
Hoyerswerdaer Straße 5
01099 Dresden
Tel.: +49 351 85349 0
Fax: +49 351 85349 77
info@bernard-gruppe.com
bernard-gruppe.com

BERNARD GRUPPE

Projekt-Nr.: 502767

	Datum	Name	
gez.	25.04.2023	MePa	
bearb.	20.10.2023	MePa	
gepr.	22.05.2023	GoAb	Plan-Nr.: 10-1

Quartiersmanagement Leipziger Osten
Eisenbahnstraße 66, 04315 Leipzig

Kontaktdaten
0341 / 3513 7912
qm@leipziger-osten.de
www.leipziger-osten.de

ERGEBNISDOKUMENTATION 36. FORUM LEIPZIGER OSTEN

Stadtteilhaus Wurzner Straße 70 | Mensa

Zusammengefasst finden Sie hier die Anregungen, Ideen und Hinweise der rund einhundert Personen, welche am 36. Forum Leipziger Osten zum Thema Verkehr mitgewirkt haben.

An insgesamt sechs Thementischen konnten sich die Teilnehmenden zu folgenden Fragestellungen informieren und Anregungen einbringen:

Tisch 1a + b: Vorstellung der Pläne des Verkehrskonzeptes: Aufzeigen der Diagonalsperren und Fahrradstraße, Diskussion um mögliche Orte für weitere Superblockelemente

Dieser Tisch wurde zweimal angeboten, da hier ein großer Beteiligungsbedarf zu erwarten war.

Moderation Tisch 1a: Friedemann Goerl, Fußverkehrsverantwortlicher

Moderation Tisch 1b: Sebastian Lindhorst, Abteilungsleiter Straßenverkehrsbehörde / Verkehrsmanagement

Tisch 2: Parkbogen Ost: Fokus Nordspange, Vorstellen der Bauabschnitte und die Frage nach Verknüpfung zwischen Nordspange und Superblocks

Moderation: René Zieprich, Amt für Wohnungsbau und Stadterneuerung

Tisch 3: SUPERBLOCKS Leipzig e.V.: Wer sind wir, was machen wir? Was haben wir im bisherigen Prozess gelernt, wie geht es weiter?

Moderation: Matthias Schirmer, CivixX - Werkstatt für Zivilgesellschaft

Tisch 4: öffentlicher Raum - Sie sind Anwohner*in und/oder Gewerbetreibende*r? Was brauchen Sie im öffentlichen Raum? Was wünschen Sie sich? Was sollte bei der Planung berücksichtigt werden?

Moderation: Johann Simowitsch, Referent Dezernat Stadtentwicklung und Bau

Tisch 5: im Foyer, 1. OG "Kindermund" Kinderperspektive ist gefragt! Was braucht ihr, um euch im Straßenverkehr sicher zu fühlen? Was wünscht ihr euch?

Moderation: Ariana Jedlitschka, SUPERBLOCKS Leipzig e.V.

Die Teilnehmenden wurden in der ersten Runde den Thementischen zugelost. Mit ihrem Namensschild am Eingang zur Veranstaltung erhielten sie bereits einen farbigen Punkt, welcher die Tischzugehörigkeit in der ersten Runde festlegte. In der Zweiten Diskussionsrunde hatten die Teilnehmer*innen dann noch einmal die freie Wahl, an welchem Tisch sie diskutieren wollten.

Die Hinweise sind aufgenommen worden, so wie sie genannt wurden. Wenn Dinge mehrfach genannt worden sind, ist dies gekennzeichnet. Es folgte eine inhaltliche Sortierung der Stichpunkte, es wurde jedoch keine Wichtung vorgenommen.

Inhaltsverzeichnis

Thementisch 1a Vorstellung der Pläne des Verkehrskonzeptes 3

Thementisch 1b Vorstellung der Pläne des Verkehrskonzeptes 5

Thementisch 2 Parkbogen Ost 6

Thementisch 3 SUPERBLOCKS Leipzig e.V 9

Thementisch 4 öffentlicher Raum 10

Thementisch 5 Kindermund 12

THEMENTISCH 1 A
„VORSTELLUNG DER PLÄNE DES VERKEHRSKONZEPTES“

Problemlagen/Befürchtungen und Nachfragen

- Angst um Parkplatzdruck, welcher auf angrenzende Stadtteile ausweicht (2x genannt)
    - Idee: Eisenbahnstraße – Straße am Rabet als Idee für Vermeidung für die Umleitung in das südliche Gebiet
- Keine Freisitze im Wohngebiet außerhalb des Gaststättenbetriebes – Späti+Cornern
- Sind weggefallene Parkplätze für Gewerbetreibende u.U. problematisch?
- Anwohnerbefragung – Runde ist nicht repräsentativ
- Sorge um Parkplatz in Wohnortnähe (2x)
- Sorge um Gentrifizierung und Mietpreissteigerung durch Verkehrsberuhigung – Gegenmaßnahmen?
- Können die Hauptverkehrsstraßen den zusätzlichen Verkehr aufnehmen?
- Weitere Spielstraßen können zum Konflikt führen; Anlieferung muss geklärt werden; welche Nutzungen sind vorhanden, weniger Parkplätze
- Fahrradstraße Querung H.-Liebmann-Straße (Sicherheit)

Anregungen/Ideen zum Kfz-Verkehr

- Brandenburger Straße wurde damals als Umgehungsstraße gebaut. Diese sollte als Alternative zur Eisenbahnstraße wieder deutlicher hervorgehoben werden
- Ausbau ÖPNV + Carsharing – explizite Parkplätze für Cityflitzer im Bereich wären wünschenswert
- der hintere Bereich der Schultze-Delitzsch-Str. ist für den Verkehr gesperrt, könnte man diesen als Parkplatz öffnen?

- Ladezonen in Parkbuchten, nicht in Seitenstraße (VTA favorisiert Nebenstraßen) – zeitliche Eingrenzung möglich
- Anwohnerparkplätze – nur mit Nachweis (2x); Frauen und Familien sind rechtlich nicht gefasst
- Die Kirche am Neustädter Markt benötig mind. 5 Parkplätze für Besucher*innen
- Parkplätze zu Schanigärten auch für Gewerbetreibende positiv

Anregungen/Ideen zum Gebiet

- Einbindung privater Räume ermöglichen/ forcieren
- Mehr Querungsmöglichkeiten für zu Fuß gehende über die Eisenbahnstr./ H.-Liebmann-Str.
- Abpollerung Schule = Öffnung Schule in Platz
- Neustädter Markt – Angebote in Kirche zw. Kirche und Schule
- Empfohlener Schulweg soll eingezeichnet werden
- Öffentliche Toiletten (durchs Cornern und Spätis nutzen viele Menschen die Straße)
- Öffentliche Raum mit Wohnraum denken (pro öffentl. Raum, aber Kommune soll mgl. Gegensteuern)
- Öffentlicher Raum sollte gemeinsam gestaltet werden – Beteiligung ALLER
- Linksabbiegen von H.-Liebmann-Str. südlich nach Westen erlauben
- Querung ins Gebiet über Eisenbahnstraße- Querung über H.-Liebmann-Str. Radstreifen
- Breiteren Teil der Ludwigstraße gestalten
- Begrünung im Stadtraum – Grünbuch 2020 als Handreichung Bei den derzeitigen Planungen müssen solche Hitzewellen mit bedacht werden! Dazu gehört zum einen, dass Straßen etc. stärker begrünt werden, da dies die Temperaturen im Stadtteil merklich senkt. Die Leidtragenden von Hitzewellen sind primär die Generation 70+. Aber auch öffentlich zugängliche Trinkbrunnen sind wichtig. Auch sollte über einen Notbrunnen im Stadtteil nachgedacht werden. Der Platz vor dem Pögehaus und der Heilig-Kreuz-Kirche wäre ein konkretes Beispiel, wo vermutlich ein Notbrunnen passen würde.

Sonstige Anregungen / Ideen:

- Gutes Miteinander also Motto für weitere Entwicklung
- Repressiv & präventiv; frühzeitige Sensibilisierung für Anwohnende auf gegenseitige Rücksichtnahme
- ÖPNV attraktiver und sicherer machen, u.a. durch beleuchtete Haltestellen

Erläuterung

Anwohnerverkehr = Reduktion von KFZ-Verkehr; in verkehrsberuhigten Bereich ist das Be- und Entladen möglich

Fahrradstraße: KFZ-Verkehr ist zugelassen, muss sich dem Radverkehr aber unterordnen. So ist nebeneinanderfahren mit dem Fahrrad beispielsweise erlaubt.

Evaluierung ob Dialogsperre wirksam ist (2x) – Zählung wird durchgeführt, Ergebnisse stehen noch aus

THEMENTISCH 1 B „VORSTELLUNG DER PLÄNE DES VERKEHRSKONZEPTES“

Erfahrungen

- Viel ruhiger, weniger Verkehr, weniger Chaos
- toll, um Vielfalt und Demokratie zu üben
- Kinder spielen zusammen; es gibt mehr Miteinander
- Ich wünsche mir in unserem Viertel auch Superblocks
- Der Test-Bereich muss größer werden
- viele neue Begegnungen im Quartier
- inspirierende Bürgerinitiative; toll, dass Kinder mehr Platz haben
- die Menschen kommen aus ihren Häusern
- Es wird zu einem Ort der Aufmerksamkeit. Es gibt soziale Kontrolle.

Welche Argumente gibt es gegen das Projekt und wie gehen wir damit um?

- Konflikte Gewerbetreibende
- Es bringt ein verzerrtes Bild, wenn diese Meinungen nicht einfließen.
- Ego spielt eine große Rolle. Die Dinge müssen beim Namen genannt werden. Es braucht Regeln/ Strafen
- Es gibt auch Verlierer. Verkehr verlagert sich.
- Wahrnehmung eines Fußgängers, der kein Auto hat: jetzt fahren mehr Menschen durch die Mariannenstraße

Wie wird Gentrifizierung entgegengewirkt? / Wird der Stadtteil zu Hip?

- Zusammendenken von Straßengestaltung und Wohnraum; höhere Mietpreise + gentrifizieren
- Studie zu Gentrifizierung: es braucht kommunale Beschränkungen.

Anregungen

- Idee: Innenhöfe vereinigen, statt den Straßenraum zu nutzen?
- Demokratische Abstimmung von allen Anwohnenden wäre gut

Weitere offene Fragen

- Welche Personen werden durch den Verkehrsversuch erreicht? Neue Nutzungen?
- Wie kommt mehr Kultur auf die Straße?
- Veranstaltungen/ Präsentationen in anderen Stadtteilen?
- Wie wird es in andere Stadtteile skaliert?
- Wie wird es in die Verkehrswende integriert?
- Was passiert nach 2024?

THEMENTISCH 2 „PARKBOGEN OST“

Verkehrsberuhigung der Eisenbahnstraße

- Schaffung der notwendigen Rahmenbedingungen zur Entlastung der Eisenbahnstraße vom Durchgangsverkehr
    - Ist die Eisenbahnstraße als Durchgangsstraße notwendig (Umgehungsstraßen existieren bereits)?
    - Stärkung der bestehenden Umgehungsstraße (Konrad-Adenauer -Allee), auch um einer mgl. Mehrbelastung der Eisenbahnstraße in Folge der Umgestaltung des nördlichen Teils entgegenzuwirken

    - Umleitung des Verkehrs über weniger stark befahrene Wurzner Straße (Abbiegen von Torgauer Platz in die Eisenbahnstraße unterbinden)

- Eisenbahnstraße als autofreie Einkaufsstraße?
- Eine Verkehrsberuhigung der Eisenbahnstraße bietet die Möglichkeit, ÖPNV, Rad- und Fußverkehr sicher auf Eisenbahnstraße zu bringen

Gestaltung der Fahrradstraßen

- Anbindung des Parkbogens durch Fahrradstraße an die Innenstadt sowohl stadteinwärts als auch stadtauswährts planen (Vorschlag: Konradstraße als Fahrradstraße stadtauswärts, mit sicherer Gestaltung des Übergangs am Friedrich-List-Platz)
- Fahrradstraße perspektivisch als Fortführung des Parkbogens komplett autofrei (zumindest für Durchgangsverkehr) als grünes Band gestalten
- Abfrage zum Verlauf der Fahrradstraße stadteinwärts (Ludwig- oder Mariannenstraße):
    - Gegenargument für Ludwigstraße als Fahrradstraße: Übergang zu Hr. Liebmannstraße ist durch die Nähe zur Eisenbahnstraße an dieser Stelle sehr unsicher; daher entweder Schaffung eines sicheren Übergangs oder Fahrradstraße in Mariannenstraße einrichten
    - Pro-Argument für Mariannenstraße als Fahrradstraße: sie ist breiter als die Ludwigstraße und daher sicherer
    - Besteht die Möglichkeit zur Einrichtung von zwei Fahrradstraßen?
- Steigerung der Attraktivität der Schulze-D. Straße für MIV durch Beseitigung von Straßenschäden könnte zu Entlastung von Ludwig- bzw. Mariannenstraße führen

Förderung der Sicherheit im Straßenverkehr

- Förderung der Sicherheit im Fußverkehr
    - Einrichtung mehrerer (im Dunkeln leuchtender) Zebrastreifen (z.B. über der Eisenbahnstraße) zur Herstellung einer sicheren Fußwegeverbindung vom nördlichen Teil der Eisenbahnstraße ins Rabet (damit „Kinder ohne Eltern sicher ins Rabet kommen“)
    - Installation von „Kreisverkehrsinseln“ (Verkehrsinseln?) zur leichteren Überquerung der Straße (bspw. in Hr-Liebmannstr. / Mariannenstraße)
- Rahmenbedingungen für sichere Straßennutzung bei hohem Nutzer:innenaufkommen schaffen
    - Veränderte Straßenaufteilung, um gleichzeitige Nutzung durch mehrere Nutzer:innengruppen sicher zu gestalten (Ludwigstraße zu schmal, ein Auto und ein Rad haben keinen Platz)
        - Schaffung von mehr Platz bspw. durch Umgestaltung der Parkraumaufteilung (eine Straßenseite für parkende Autos sperren, auf der anderen Seite schräges Parken ermöglichen, um mehr Parkplätze zu schaffen)
        - Schaffung von mehr Platz auf Gehwegen durch Einrücken von Bäumen auf die Straße
        - Platzaufteilung Fußgänger/Radfahrer auf Eisenbahnstraße sicherer gestalten
        - Straßenverbreiterungen

- Barrierefreiheit bei Umgestaltung des Verkehrsraums prinzipiell gewährleisten

Ökologische Aufwertung des Straßenraums

- Einrichtung grüner Inseln an den Kreuzungen (bspw. an der Rosa-Luxemburg Str.)
- Generell Wunsch nach mehr Grün im gesamten Viertel
- Baumpflanzungen in der Eisenbahnstraße (Warum sind Bäume von früher dort verschwunden?)

Weitere Hinweise (Schnittstelle zu anderen Thementischen)

- ÖPNV- Angebot in der Eisenbahnstraße stärken
    - Verbesserung der Rahmenbedingungen für den ÖPNV (Trennung Tram/Autoverkehr; Minderung des MIV, um Behinderungen im Tram-Verkehr vorzubeugen)
    - Parkbogen-Anbindung zum ÖPNV dort wo notwendig ausbauen (bspw. in A.Cr.)
    - Linie 1 über Schulze-Delitzsch/R-Luxemburg Str. mit Halt an Schule
- Geplante Maßnahmen zur Eindämmung des Autoverkehrs / veränderten Wegeführung (Diagonalsperren; Einrichtung von Fahrradstraßen etc.) gut und rechtzeitig nach außen kommunizieren
    - Aufzeigen der Sperrungen und der alternativen Durchfahrtsmöglichkeiten
- Lange Fahrtwege mit dem PKW ins und aus dem Planungsgebiet für Anwohnende vermeiden
    - Setzung der Diagonalsperren so planen, dass kurze Wege mgl. sind
- Ladezonen so planen, dass die Bereiche mit hoher Gastronomiedichte gut mit Ladezonen versorgt sind
- Positive Bewertung der geplanten Maßnahmen vs. Angst vor Gentrifizierung als Begleiterscheinung

THEMENTISCH 3: SUPERBLOCKS LEIPZIG E.V.

Fast alle TN kannten den Verkehrsversuch in der Hildegardstraße

Erlebnis eines Anwohners:

- es gibt weniger Verkehr
- man trifft viele neue Leute
- die Anwohner:innen kommen raus aus den Wohnungen
- durch die eine Diagonalsperre gibt es mehr Verkehr in den anderen Nebenstraßen

führt das Projekt zu Verdrängung und höheren Mietpreisen?

- es gibt (hoffentlich) weniger Wegzug durch sichere Räume und deshalb weniger schnell steigende Mieten, da diese bei jedem Neubezug angehoben werden
- es sollen Perspektiven für die Leute geschaffen werden
- sie sollen wohnen bleiben
- Mietpreise steigen – Verdrängung durch Aufwertung; wichtig zu beobachten!

Es ist wichtig, dass Leute die geltenden Regeln einhalten, Bsp. Parken u.a.

- das muss von einer neutralen Instanz in die Hand genommen und eingefordert werden!
- dagegen: diese etwas "chaotische" Vielfalt macht auch das Viertel aus

Weiteres:

- Hinterhöfe sind falschgenutzte Potentiale für soziale Räume
- Projektvorstellung in anderen Stadtteilen
- Demokratisierung: Kontakt mit vielen Menschen/ Engagement wird positiv gefördert

THEMENTISCH 4: ÖFFENTLICHER RAUM

Problemlagen

- Sicherer Überweg über die H.-Liebmann-Str. auf der Ludwigstraße; aktuell zu schmaler Gehweg an Haltestelle H.-Liebmann-Str. (Straßenbahn Linie 1+Bus70)
- Öffentlicher Raum am Neustätter Markt muss für Kinder übersichtlicher werden (Angebote für Kinder in der Kirche)
- Weg zur Schule ist gefährlich
- Zuparken von Kreuzungsbereichen
- Gehwege auf Eisenbahnstraße problematisch
- Entlastung Eisenbahnstraße
- Querungen Eisenbahnstraße und Hermann-Liebmann-Straße
- Verkehrsberuhigung auf der Ludwigstraße; derzeit überhöhte Geschwindigkeiten und nicht ausreichend Platz für Fußgänger
- Risiken/ Gefahr öffentlicher Raum für Drogenkonsum – Schaffung von Konsumräume!

Ideen/Anregungen/offene Fragen/Bedenken

- Rabet heller gestalten
- Abstellflächen für Lastenräder
- an Kirche Aufenthaltsqualität steigern für Senioren und Jugendliche
- prüfen; sind Kreuzungsbereiche geeignet für kleiner Vorhaben wie Fahrradbügel
- Schulze-Delitsch-Str. als 30er Zone um Parken zu ermöglichen?
- Freisitze ausbauen

- Integration des Bereichs südlich der Eisenbahnstraße in die Planung aufnehmen, um Problemverlagerung in diesen Bereich zu vermeiden
- Südlichen Bereich mitdenken (z.B. Anfahrt zur Schwimmhalle), damit sich der Verkehr nicht vom Nord- in den Südbereich verlagert
    - Schwimmhalle – wie wird verhindert, daß umgebende Straßen zugeparkt werden? Verkehrsberuhigung dort geplant?
- Flächen durch Anwohner*innen gestalten; kein Komplettpaket sondern gemeinsame Entwicklung
- Grün+ Freiflächen schützen – Ansatz: **WIR** planen die Stadt.
- Auswirkungen von negativen Konsequenzen mitdenken (Lärm, Drogen)
- Begrünung im Stadtraum (Bäume)
- Berücksichtigung Auswirkungen Klimawandel – Begrünung/ Entsiegelung
- Aufenthaltsmöglichkeiten im öffentlichen Raum schaffen, die nicht kommerziell sind; Zielgruppen Jugendliche (Schachbrett)
- Auswirkungen auf Gesamtheit; südlich von H.-Liebmann-Str. kommend
- Sicherung Kreuzungsbereiche (Sperrflächen, Grünflächen)
- Gestaltung öffentlicher Raum
- Vorschlag: Parkflächen auch abseits der Kreuzungen unterbrechen z.B. Blumenkübel (bessere Einsicht in Verkehrsfluss)
- Einfahrt auf Fahrradstraße von Osten kommen und West
- Gibt es Möglichkeiten zusätzlichen Parkraum im Quartier oder Umfeld zu schaffen? (Anwohnerparken)
- Öffentliche Toiletten
- Bereiche für Kinder stärken
- Zusammenhang von Grün/Freiflächen herstellen
- Trinkbrunnen und Nebelduschen
- Sicherheitskonzept für Bereich (Ordnung/Sicherheit/Sauberkeit)

THEMENTISCH 5: KINDERMUND

- mehr Bäume
- eine Malstraße
- breitere Fahrradwege
- weniger Straße
- eine Ausstellungsstraße
- ein großer Skatepark
- ein Rollschuhplatz
- eine Spielstraße mit Spielzeug, Spielplatz und viele Bäume

Drucksachen-Nr.
VII-DS-09329

Fassung vom
18.12.2023

Titel
Konzept zur Verkehrsberuhigung in Volkmarsdorf und Neustadt-Neuschönefeld nördlich der Eisenbahnstraße

Umgang mit den Hinweisen der Bürgerschaft aus der Ergebnisdokumentation Forum Leipziger Osten vom 26.10.2023

Thema	Hinweise	Umgang mit den Hinweisen / Ergebnis
Kfz-Stellplätze	Angst um Parkplatzdruck, welcher auf angrenzende Stadtteile ausweicht Sorge um Parkplatz in Wohnortnähe der hintere Bereich der Schultze-Delitzsch-Str. ist für den Verkehr gesperrt, könnte man diesen als Parkplatz öffnen? Die Kirche am Neustädter Markt benötig mind. 5 Parkplätze für Besucher*innen Anwohnerparkplätze Gibt es Möglichkeiten zusätzlichen Parkraum im Quartier oder Umfeld zu schaffen?	Im Projektgebiet befinden sich ca. 1.800 öffentliche Pkw-Stellplätze. Diese werden gegenwärtig nicht bewirtschaftet. Im Zuge der kurzfristigen Maßnahmen welche sich aus Beschlusspunkt 3 der Vorlage ergeben, entfallen gegenwärtig nur 9 Kfz-Stellplätze auf der Schulze-Delitzsch-Straße, um die Verkehrssicherheit vor der Grundschule durch eine Teileinziehung dieser Verkehrsfläche zu verbessern. Durch die Einrichtung von zusätzlichen verkehrsberuhigten Bereichen würden voraussichtlich ebenfalls weitere Stellplätze in diesen Straßenabschnitten entfallen.

Kfz-Stellplätze	(siehe oben)	Alle Parkplätze müssen in einem solchen verkehrsberuhigten Bereich (oftmals als Spielstraße bekannt) jedoch nicht entfallen. Es ist jedoch wichtig, dass die Aufenthaltsqualität für den Fußverkehr überwiegt. Die genaue bauliche Ausgestaltung solcher Bereiche soll erst im Verfahren mit den Anwohnern und Gewerbetreibenden erfolgen. Die Modalen Filter haben keinen Einfluss auf die Parkraumbilanz. Durch die Maßnahmen aus Schritt 3 des Beschlusspunktes entfallen ca. 0,5 % der regulär vorhandenen Kfz-Stellplätze. Durch die Ausweisung von Kurzzeitparkern oder Lieferzonen, werden weitere nicht reglementierte Kfz-Stellplätze einer spezifischen Nutzung für den ruhenden Kfz-Verkehr neu ausgewiesen. Das Bewohnerparken ist eine Regelung der StVO, dessen Anordnung nur dort zulässig ist, wo mangels privater Stellflächen und aufgrund eines erheblichen allgemeinen Parkdrucks die Bewohner des städtischen Quartiers regelmäßig keine ausreichende Möglichkeit haben, in ortsüblich fußläufig zumutbarer Entfernung von ihrer Wohnung einen Stellplatz für ihr Kraftfahrzeug zu finden. Nur wenn diese und die übrigen Voraussetzungen der VwV-StVO nachgewiesen sind, kann Bewohnerparken angeordnet werden. Der Nachweis erfolgt über Parkraumanalysen. Für den Bereich

Thema	Hinweise	Umgang mit den Hinweisen / Ergebnis
		des Quartiers nördlich der Eisenbahnstraße liegt eine solche Anordnungsgrundlage gegenwärtig nicht vor. Im Zuge des Verkehrskonzeptes sollen jedoch Kurzzeitparkplätzen angeordnet werden, um für bestimmte Nutzer (Pflegedienste, Lieferdienste usw.) den Parksuchverkehr im Quartier zu reduzieren. Ebenso sind weitere Carsharing-Angebot in Planung die sich insgesamt auf die Parkraumbilanz positiv auswirken, indem sie private Nutzungsbedürfnisse durch zusätzliche Angebote kompensieren. **Weiterführende Informationen erhalten Sie unter Kapitel 4.4 im Verkehrskonzept.**

Thema	Hinweise	Umgang mit den Hinweisen / Ergebnis
Verkehrsorganisation	Können die Hauptverkehrsstraßen den zusätzlichen Verkehr aufnehmen? Brandenburger Straße wurde damals als Umgehungsstraße gebaut. Diese sollte als Alternative zur Eisenbahnstraße wieder deutlicher hervorgehoben werden Linksabbiegen von H.-Liebmann-Str. südlich nach Westen erlauben Querung ins Gebiet über Eisenbahnstraße-Querung über H.-Liebmann-Str. Radstreifen Lange Fahrtwege mit dem PKW ins und aus dem Planungsgebiet für Anwohnende vermeiden Setzung der Diagonalsperren so planen, dass kurze Wege mgl. Sind Verkehrsberuhigung auf der Ludwigstraße; derzeit überhöhte Geschwindigkeiten und nicht ausreichend Platz für Fußgänger Schulze-Delitsch-Str. als 30er Zone um Parken zu ermöglichen?	Aufgrund der Modalen Filter sind manche Wohnstandorte nur über bestimmte Straßen vollständig befahrbar. Die Modalen Filter wurden innerhalb des Konzeptes auf ein Minimum reduziert, sodass weiterhin eine möglichst simple und begreifbare Verkehrsregelung sowie Erschließung für die Anwohner vorherrscht. Von einer komplexen Verkehrsregelung, wie in der Variante „Richtungsverkehr“ betrachtet, wurde aufgrund der erschwerten Begreifbarkeit für die Anwohner abgesehen. Darüber hinaus beeinflussen die Maßnahmen den Quell- und Zielverkehr nicht. Aufgrund der aktuellen vorherrschenden Verkehrsbelastung auf der Eisenbahnstraße sowie der Herrmann-Liebmann-Straße kann davon ausgegangen werden, dass die Leistungsfähigkeit der Lichtsignalgeregelten Knotenpunkte bereits heute als belastet eingestuft werden. Die zusätzlichen Verkehrsstärken, welche durch die Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die Hauptstraßen, dargestellt werden, können in Relation zu den bereits vorherrschenden Verkehrsmengen jedoch als geringfügig eingestuft werden. Die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte wird durch die zusätzlichen Verkehre nur im geringen Maße zusätzlich verschlechtert und wird hauptsächlich durch die aktuellen Verkehrsbelastungen beeinflusst. Optimierungspotenzial besteht im nördlichen Zulauf der Herrmann-Liebmann-Straße Richtung Eisenbahnstraße durch eine Änderung der Parkordnung. Durch das legalisierte halbseitige Gehwegparken müssen sich der fließende

Thema	Hinweise	Umgang mit den Hinweisen / Ergebnis
		Kfz-Verkehr, der ÖPNV und der Radverkehr dieselbe Fahrspur teilen. Durch eine Neuorganisation der Raumaufteilung könnte der Zulauf zum Knoten für den fließenden Verkehr optimiert werden. Die neue Verkehrsorganisation bündelt den Verkehr auf den Hauptstraßen. Es ist zu erwarten, dass ein Teil der Mehrbelastung im Zuge der Eisenbahnstraße und Hermann-Liebmann-Straße durch weiträumigere Umfahrung des Bereichs auf anderen Straßenzügen (Adenauerallee) oder andere Verkehrsmittel (Umweltverbund) verlagert und entlastet wird. **Siehe Kapitel 7 in der Konzeption.**
Verkehrssicherheit	Problem zuparken von Kreuzungsbereichen Fahrradstraße Querung H.-Liebmann-Straße (Sicherheit) Sicherer Überweg über die H.-Liebmann-Str. auf der Ludwigstraße; aktuell zu schmaler Gehweg an Haltestelle H.-Liebmann-Str. (Straßenbahn Linie 1+Bus70) Weitere Spielstraßen können zum Konflikt führen; Anlieferung muss geklärt werden; welche Nutzungen sind vorhanden, weniger Parkplätze	Eine Ausführliche Betrachtung der Schwächen in der Verkehrssicherheit im Projektgebiet wird im **Kapitel 4 des Verkehrskonzeptes** vorgenommen und wurde um Hinweise aus der Bürgerbeteiligung ergänzt. Als weiteres Ergebnis der Beteiligung wurden für die nächsten konkreten Schritte einer straßenräumlichen Umgestaltung Straßenabschnitte ausgewählt, welche „tiefer“ im Quartier verortet sind. So ist ein weiterer verkehrsberuhigter Bereich (Spielstraße) auf der Hedwigstraße zwischen Ludwigstraße und Mariannenstraße geplant, ebenso eine Fußgängerzone auf der Schulze-Delitzsch-Straße zwischen Grundschule und Neustädter Markt. Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) über die Eisenbahnstraße hingeben sind keine Option zur Verbesserung der

Thema	Hinweise	Umgang mit den Hinweisen / Ergebnis
	Einrichtung mehrerer (im Dunkeln leuchtender) Zebrastreifen (z.B. über der Eisenbahnstraße) zur Herstellung einer sicheren Fußwegeverbindung vom nördlichen Teil der Eisenbahnstraße ins Rabet (damit „Kinder ohne Eltern sicher ins Rabet kommen“) Installation von „Kreisverkehrsinseln“ (Verkehrsinseln?) zur leichteren Überquerung der Straße (bspw. in Hr-Liebmannstr. / Mariannenstraße) Sicherung Kreuzungsbereiche (Sperrflächen, Grünflächen)	Verkehrssicherheit. Nach gültigen Rechtsrahmen in Deutschland ist eine Anordnung von Zebrastreifen über Schienen des ÖPNV unzulässig, da dann zwei bevorrechtigte Verkehrsmodi in einem Zielkonflikt stehen.
Beteiligung	Anwohnerbefragung – Runde ist nicht repräsentativ	Die vollständige Repräsentativität verschiedener Formate der Öffentlichkeitsbeteiligung ist nur schwer steuerbar. Neben dem offiziellen Forum Leipziger Osten vom 26.10.2023 wurden im ko-produktiven Ansatz des Gesamtprojektes jedoch vielzählige Angebote an die Bewohnerinnen und Bewohner des Quartiers gerichtet. Eine vollständige Auflistung der Bürgerbeteiligung ist unter **Punkt 6 der Vorlage** zu entnehmen.
Gewerbe	Sind weggefallene Parkplätze für Gewerbetreibende u.U. problematisch? Ladezonen in Parkbuchten, nicht in Seitenstraße – zeitliche Eingrenzung möglich	Im Konzept wurden durch Hinweise aus dem Forum die Anzahl der neuen Lieferzonen zum Be- und Entladen von Gütern, insbesondere für Gewerbetreibend von 3 auf 6 im Projektgebiet erhöht.

Thema	Hinweise	Umgang mit den Hinweisen / Ergebnis
	Parkplätze zu Schanigärten auch für Gewerbetreibende positiv Ladezonen so planen, dass die Bereiche mit hoher Gastronomiedichte gut mit Ladezonen versorgt sind Freisitze ausbauen	Die Regularien zur Genehmigung von Freisitzen und Schanigärten wurden durch den Stadtrat am 20.09.2023 in der aktuellen Sondernutzungssatzung neu definiert. Hier sind auch Vereinfachungen und Klarstellungen für die Art und Weise der in Frage kommenden Flächen beschlossen worden. So-dass es für Gewerbetreibende in bestimmten Konstellationen nun vereinfacht wurde auch auf Stellplätzen einen Freisitz zu beantragen. **Mehr Infos unter Kapitel 6.6 des Verkehrskonzeptes.**
Gentrifizierung	Sorge um Gentrifizierung und Mietpreissteigerung durch Verkehrsberuhigung – Gegenmaßnahmen? Studie zu Gentrifizierung: es braucht kommunale Beschränkungen. Positive Bewertung der geplanten Maßnahmen vs. Angst vor Gentrifizierung als Begleiterscheinung Mietpreise steigen – Verdrängung durch Aufwertung; wichtig zu beobachten!	Durch das Verkehrskonzept werden Maßnahmen entwickelt, welche durch eine geordnete städtebauliche Entwicklung dazu beitragen soll, die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln sowie die städtebauliche Gestalt und das Orts- und Landschaftsbild baukulturell zu erhalten und zu entwickeln. Innerhalb der beiden Wohngebiete konnte in der Verkehrserhebung Durchgangsverkehr in einer relevanten Größenordnung ermittelt werden. Insbesondere in Neustadt-Neuschönefeld verkehrt auf der nördlichen Rosa-Luxemburg-Straße und Schulze-Delitzsch-Straße mit circa 30 % der Querschnittsverkehrsmenge ein großer Anteil an Durchgangsverkehr in Anliegerstraßen.

Thema	Hinweise	Umgang mit den Hinweisen / Ergebnis
		Um diesen Durchgangsverkehr zu unterbinden, ist eine Veränderung der Verkehrsorganisation notwendig. Auswirkungen auf Mitpreissteigerung oder Themen die sich unter dem Schlagwort Gentrifizierung zusammenfassen, sind jedoch nicht quantifizierbar und Gegenstand der verkehrsrechtlichen Betrachtung. Mieterhöhungen erfolgen durch Marktlogiken die schwer durch Interventionen durch die Kommune begegnet werden können. Per se alle Umgestaltungen abzulehnen, die die Lebensqualität im Quartier verbessern könnten, weil dadurch Mieterhöhungen ausgelöst werden könnten ist jedoch nicht zielführend. Vielmehr können leider nur die begrenzten rechtlichen Regularien des Wohnungsmarktes Anwendung finden, die der Kommune zur Verfügung stehen. Für das Quartier Eisenbahnstraße existiert daher eine Soziale Erhaltungssatzung. Das Ziel einer Sozialen Erhaltungssatzung besteht darin, die Wohnbevölkerung vor Verdrängungsprozessen zu schützen, die durch aufwendige Modernisierungen in Wohngebäuden verursacht werden.
Angebote stärken	Ausbau ÖPNV + Carsharing – explizite Parkplätze für Cityflitzer im Bereich wären wünschenswert ÖPNV attraktiver und sicherer machen, u.a. durch beleuchtete Haltestellen ÖPNV- Angebot in der Eisenbahnstraße stärken	Teilweise übersteigen die gegebenen Hinweise zum Ausbau der Angebote des Umweltverbundes die Möglichkeiten die durch dieses Konzept zur Verkehrsberuhigung möglich sind. Angebotserweiterungen müssen im Einklang mit den Zielsetzungen des Nahverkehrsplans der Stadt Leipzig stehen. Demnächst ist gerade die Beschlussvorlage zum „Liniennetz der Zukunft“ in der Beschlussfassung des Stadtrates. Etwaige Vorschläge und Hinweise müssten dort eingebracht werden.

Thema	Hinweise	Umgang mit den Hinweisen / Ergebnis
	Verbesserung der Rahmenbedingungen für den ÖPNV (Trennung Tram/Autoverkehr; Minderung des MIV, um Behinderungen im Tram-Verkehr vorzubeugen) Parkbogen-Anbindung zum ÖPNV dort wo notwendig ausbauen (bspw. in A.Cr.) Linie 1 über Schulze-Delitzsch/R-Luxemburg Str. mit Halt an Schule	Im Rahmen dieser Vorlage soll jedoch das Angebot von Carsharing im Projektgebiet erhöht werden. So sind in beiden Teilbereichen westlich und östlich der Hermann-Liebmann-Straße zusätzliche Carsharing Angebote kurzfristig vorgesehen. Für die Einertstraße ist bereits eine Planung im Prozess.
Soziales Miteinander stärken	Öffentlicher Raum sollte gemeinsam gestaltet werden – Beteiligung ALLER Gutes Miteinander also Motto für weitere Entwicklung Repressiv & präventiv; frühzeitige Sensibilisierung für Anwohnende auf gegenseitige Rücksichtnahme Risiken/ Gefahr öffentlicher Raum für Drogenkonsum – Schaffung von Konsumräume! Sicherheitskonzept für Bereich (Ordnung/Sicherheit/Sauberkeit)	Ausgehend von der Idee des „Superblocks” aus Barcelona reagiert das Projekt auf die spezifischen Herausforderungen dicht besiedelter und sozial gemischter urbaner Quartiere. Da sich die Menschen während der Pandemie stärker auf ihr direktes Lebens- und Wohnumfeld zurückziehen mussten, ist der Bedarf nach einer nachhaltigen „Stadtentwicklung im menschlichen Maßstab” gestiegen. Miteinander, vernetzt, vielfältig – über urbane Interventionen soll der öffentliche Raum in den Stadtteilen Neustadt-Neuschönefeld und Volkmarsdorf neu gedacht und erlebt werden – insbesondere als wohnungsnaher Grün- und Freiraum für vielfältige, auch nichtkommerzielle Nutzungen und Aneignungen. Der Straßenraum, der aktuell überwiegend für den Autoverkehr vorgehalten wird, macht im Projekt den Aufenthalt und die Mobilität aller, die Gesundheitsvorsorge und Klimafolgenanpassung sicht- und nutzbar. Die Idee des resilienten Stadtumbaus kann am erfolgreichsten gemeinsam mit den Menschen gelingen, die darin leben. Die Initiatorinnen und Initiatoren

Thema	Hinweise	Umgang mit den Hinweisen / Ergebnis
		sehen die Menschen in den Nachbarschaften und solidarischen Gemeinschaften als wichtige Basis für urbane Resilienz, die über das Projekt und ihre Teilhabe in der Quartiersentwicklung praktisch gestärkt werden.
Umgestaltung öffentlicher-Räume	Einbindung privater Räume ermöglichen/ forcieren Abpollerung Schule = Öffnung Schule in Platz Neustädter Markt – Angebote in Kirche zw. Kirche und Schule Öffentliche Raum mit Wohnraum denken (pro öffentl. Raum, aber Kommune soll mgl. Gegensteuern) Breiteren Teil der Ludwigstraße gestalten Idee: Innenhöfe vereinigen, statt den Straßenraum zu nutzen? Veränderte Straßenaufteilung, um gleichzeitige Nutzung durch mehrere Nutzer:innengruppen sicher zu gestalten (Ludwigstraße zu schmal, ein Auto und ein Rad haben keinen Platz)	Die Neu- und Umgestalltung öffentlicher Räume ist Kern des gesamten Projektes im Quartier nördlich der Eisenbahnstraße. Dieser Prozess erfolgte und erfolgt durch eine umfangreiche Bürgerbeteiligung. **Die bereits erfolgten Schritte sind in Kapitel 6 der Vorlage zu entnehmen.** Im Nachgang zum Forum Leipziger Osten sollen noch weitere Beteiligungsschritte erfolgen: Nach Beschluss dieser Vorlage soll es insbesondere für die Bereiche mit einer funktionellen Neuaufteilung des öffentlichen Raums weitere aufsuchende Beteiligungsformate für die betreffenden Straßenabschnitte geben. Dies betrifft insbesondere den Abschnitt der Schulze-Delitzsch-Straße vor der Wilhelm-Wander-Schule und den Abschnitt der Hedwigstraße zwischen Ludwigstraße und Mariannenstraße. Die genaue Art und Weise der baulichen und funktionalen Umgestaltung soll im Rahmen einer vertiefenden Bürgerbeteiligung mit den Anwohnern und Anliegern erfolgen.

Thema	Hinweise	Umgang mit den Hinweisen / Ergebnis
	Schaffung von mehr Platz bspw. durch Umgestaltung der Parkraumaufteilung (eine Straßenseite für parkende Autos sperren, auf der anderen Seite schräges Parken ermöglichen, um mehr Parkplätze zu schaffen) Schaffung von mehr Platz auf Gehwegen durch Einrücken von Bäumen auf die Straße Platzaufteilung Fußgänger/Radfahrer auf Eisenbahnstraße sicherer gestalten Straßenverbreiterungen Barrierefreiheit bei Umgestaltung des Verkehrsraums prinzipiell gewährleisten Auswirkungen von negativen Konsequenzen mitdenken (Lärm, Drogen) Aufenthaltsmöglichkeiten im öffentlichen Raum schaffen, die nicht kommerziell sind; Zielgruppen Jugendliche (Schachbrett)	Die Formate werden im Laufe des Jahres 2024 eingeordnet und sollen neben der baulichen Ausgestaltung auch die sozialen, ökologischen und ökonomischen Auswirkungen aufgreifen.
Partizipation	Demokratische Abstimmung von allen Anwohnenden wäre gut	**Die bereits erfolgten Schritte der Partizipation sind in Kapitel 6 der Vorlage zu entnehmen**. Aufbauend auf den Ergebnissen des Forums Leipziger Osten, sind für zwei Straßenabschnitte (Schulze-Delitzsch-

Thema	Hinweise	Umgang mit den Hinweisen / Ergebnis
	Flächen durch Anwohner*innen gestalten; kein Komplettpaket sondern gemeinsame Entwicklung	Straße vor der Wilhelm-Wander-Schule und den Abschnitt der Hedwigstraße zwischen Ludwigstraße und Mariannenstraße) aufsuchende Beteiligungsformate für 2024 geplant, um die konkrete funktionale Neuaufteilung des öffentlichen Raumes gemeinsam zu erörtern. Die demokratische Legitimation erfolgt über die Einbeziehung des Stadtbezirksbeirates und die Beschlussfassung des Stadtrates. Ein bindendes Referendum der Anwohnenden ist nicht geplant. Es gab jedoch bereits die Möglichkeit zur Beteiligung über eine Umfrage zum Testgebiet Hildegardstraße. Ähnliche Formate sind auch für die weiteren Schritte des Prozesses denkbar.
Ausstattung	Öffentliche Toiletten (durchs Cornern und Spätis nutzen viele Menschen die Straße) an Kirche Aufenthaltsqualität steigern für Senioren und Jugendliche Vorschlag: Parkflächen auch abseits der Kreuzungen unterbrechen z.B. Blumenkübel (bessere Einsicht in Verkehrsfluss) Trinkbrunnen und Nebelduschen	Die Hinweise werden im Prozess der genauen baulichen Gestaltung einzelner Straßenabschnitt aufgegriffen und wenn möglich umgesetzt. Weitere Hinweise können noch im Rahmen der aufsuchenden Beteiligungsformate in 2024 einfließen. Der Prozess hierfür läuft erst an. Trinkwasserbrunnen und Sprühnebelanlagen wurden im Konzept ergänzt **(Kapitel 6.7)**

Thema	Hinweise	Umgang mit den Hinweisen / Ergebnis
Radverkehr	Anbindung des Parkbogens durch Fahrradstraße an die Innenstadt sowohl stadteinwärts als auch stadtauswährts planen (Vorschlag: Konradstraße als Fahrradstraße stadtauswärts, mit sicherer Gestaltung des Übergangs am Friedrich-List-Platz) Fahrradstraße perspektivisch als Fortführung des Parkbogens komplett autofrei (zumindest für Durchgangsverkehr) als grünes Band gestalten Abfrage zum Verlauf der Fahrradstraße stadteinwärts (Ludwig- oder Mariannenstraße): Gegenargument für Ludwigstraße als Fahrradstraße: Übergang zu Hr. Liebmannstraße ist durch die Nähe zur Eisenbahnstraße an dieser Stelle sehr unsicher; daher entweder Schaffung eines sicheren Übergangs oder Fahrradstraße in Mariannenstraße einrichten Pro-Argument für Mariannenstraße als Fahrradstraße: sie ist breiter als die Ludwigstraße und daher sicherer Besteht die Möglichkeit zur Einrichtung von zwei Fahrradstraßen?	Teilweise beziehen sich die Hinweise auf Straßenabschnitte die außerhalb des Projektgebietes liegen. Generell sind diese Hinweise jedoch für den Radverkehrsentwicklungsplan der Stadt Leipzig relevant. Die Hinweise wurden dementsprechend weitergeleitet. Nach den Hinweisen aus dem Fachforum für die Fahrradstraße im Quartier wurden die verkehrsplanerische Konzeption noch einmal diskutiert. Grundsätzlich bieten beide Straßen (Ludwig- wie Mariannenstraße) nahezu identische Voraussetzungen für die Einrichtung einer Fahrradstraße. Im Vergleich zur bestehenden Hauptradroute über die Eisenbahnstraße bietet die Ludwigstraße einen Umwegfaktor von ca. 1,05, bei der Mariannenstraße ca. 1,10. Das Konzept sieht deshalb eine Fahrradstraße im Projektgebiet auf der Ludwigstraße vor. **Die genaue verkehrsplanersiche Abwägung ist dem Kapitel 6.2 des Konzeptes zu entnehmen.** Die Setzung weiterer Fahrradbügel bzw. Abstellflächen für Lastenräder wird im kontinuierlichen Tagesgeschäft der Stadtverwaltung integriert. Die genaue Lage kann im Zuge der anstehenden aufsuchenden Bürgerbeteiligung für einzelnen Abschnitte weiter erörtert werden.

Thema	Hinweise	Umgang mit den Hinweisen / Ergebnis
	Steigerung der Attraktivität der Schulze-D. Straße für MIV durch Beseitigung von Straßenschäden könnte zu Entlastung von Ludwig- bzw. Mariannenstraße führen Abstellflächen für Lastenräder prüfen; sind Kreuzungsbereiche geeignet für kleiner Vorhaben wie Fahrradbügel	
Begrünung	Begrünung im Stadtraum – Grünbuch 2020 als Handreichung Bei den derzeitigen Planungen müssen solche Hitzewellen mit bedacht werden! Dazu gehört zum einen, dass Straßen etc. stärker begrünt werden, da dies die Temperaturen im Stadtteil merklich senkt. Die Leidtragenden von Hitzewellen sind primär die Generation 70+. Aber auch öffentlich zugängliche Trinkbrunnen sind wichtig. Auch sollte über einen Notbrunnen im Stadtteil nachgedacht werden. Der Platz vor dem Pögehaus und der Heilig-Kreuz-Kirche wäre ein konkretes Beispiel, wo vermutlich ein Notbrunnen passen würde. Einrichtung grüner Inseln an den Kreuzungen (bspw. an der Rosa-Luxemburg Str.) Generell Wunsch nach mehr Grün im gesamten Viertel	Das Ziel mehr Grün in den Stadtraum zu bekommen, ist unabhängig vom Verkehrskonzept städtische Zielstellung und bereits durch andere Konzepte erklärtes Ziel der Stadt (z.B. im Straßenbaumkonzept). In den letzten fünf Jahren 2019 bis 2023 wurden deshalb bereits insgesamt 69 Nachpflanzungen im Projektgebiet realisiert. Zuletzt gab es im Herbst 2020 ein gefördertes Nachpflanzprojekt rund um die Eisenbahnstraße (im Gebiet 45 Nachpflanzungen), im Frühjahr 2023 wurden 21 Standorte in der Mariannenstraße nachgepflanzt. Im Gebiet gibt es sehr viel Baumbestandsstraßen. Das nachpflanzen aller Standorte ist erklärtes Ziel. Wenn Baumfällungen erfolgen müssen, versucht die Stadt die Nachpflanzungen zeitnah ausführen zu lassen. Dabei handelt es sich oft um Einzelstandorte.

Thema	Hinweise	Umgang mit den Hinweisen / Ergebnis
	Baumpflanzungen in der Eisenbahnstraße (Warum sind Bäume von früher dort verschwunden?) Grün+ Freiflächen schützen – Ansatz: WIR planen die Stadt. Begrünung im Stadtraum (Bäume) Berücksichtigung Auswirkungen Klimawandel – Begrünung/ Entsiegelung Zusammenhang von Grün/Freiflächen herstellen	Gegenwärtig gibt es einzelne Fehlstellen in der Eisenbahn-, Ludwig-, Rosa-Luxemburg-Straße, die die Stadt in nächster Zeit wieder bepflanzen wird. Im westlichen Teil gibt es Straßenabschnitte ohne Baumbestand, in denen leider wegen verschiedener Leitungen keine Baumerstpflanzungen erfolgen können (Ludwigstraße). Im nächsten Jahr wird zudem der Spielplatz an der Schulze-Delitzsch-Straße durch das Amt für Stadtgrün und Gewässer neugestaltet. Die Planung sieht auch dort viele Baumpflanzungen vor.
Kinder	Empfohlener Schulweg soll eingezeichnet werden Öffentlicher Raum am Neustädter Markt muss für Kinder übersichtlicher werden (Angebote für Kinder in der Kirche) Weg zur Schule ist gefährlich Bereiche für Kinder stärken eine Malstraße	Die Hinweise für einen Skatepark oder Rollschuhplatz werden im Rahmen des Stadtplatzprogramm aufgegriffen. Gegenwärtig laufen Vorüberlegungen für einen neuen Quartiersplatz am Rabet. Eine Berücksichtigung der Kinderwünsche ist hier zielführend. Die empfohlenen Schulwege sind auf der Website der Stadt Leipzig in Form einer PDF abrufbar. Gegenwärtig wird an einer Digitalisierung der Daten gearbeitet, sodass diese Informationen auch anderweitig verarbeitet und dargestellt werden können.

Thema	Hinweise	Umgang mit den Hinweisen / Ergebnis
	breitere Fahrradwege weniger Straße eine Ausstellungsstraße ein großer Skatepark ein Rollschuhplatz eine Spielstraße mit Spielzeug, Spielplatz und viele Bäume	Die Verbesserung der Verkehrssicherheit am Neustädter Markt ist wesentlicher Bestandteil der Konzeption. Die Hinweise sind deshalb bereits aufgegriffen. **Weitere Informationen sind im Konzept in den Kapitel 5.2 und 6.7 zu finden und durch die Beteiligung des Fachforums ergänzt worden.**
Kommunikation	Geplante Maßnahmen zur Eindämmung des Autoverkehrs / veränderten Wegeführung (Diagonalsperren; Einrichtung von Fahrradstraßen etc.) gut und rechtzeitig nach außen kommunizieren Aufzeigen der Sperrungen und der alternativen Durchfahrtsmöglichkeiten	Vor Umsetzung der geplanten Maßnahmen wird durch die Verwaltung weitere Schritte einer umfangreichen Öffentlichkeitsarbeit vorbereitet und durchgeführt. Hierzu zählt auch die veränderte Verkehrsführung für den Kfz-Verkehr im Projektgebiet. Da die Umsetzung der Maßnahmen schrittweise erfolgen soll, ist auch eine schrittweise Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit notwendig, um zielgerichtet die anstehenden Anpassungen publik zu machen.
Weitere Hinweise für das Betrachtungsgebiet	Integration des Bereichs südlich der Eisenbahnstraße in die Planung aufnehmen, um Problemverlagerung in diesen Bereich zu vermeiden	Die gegebenen Hinweise sind größtenteils nachvollziehbar und richtig. Jedoch wurde für eine fokussierte Projektbearbeitung im Vorfeld ein konkretes Projektgebiet definiert. Alle geplanten Maßnahmen befinden sich daher im ersten Schritt innerhalb dieses Gebietes. Die Auswirkungen der Maßnahmen werden jedoch im größeren Betrachtungsgebiet analysiert. **Mehr Infos unter Kapitel 3 des Verkehrskonzeptes.**

Thema	Hinweise	Umgang mit den Hinweisen / Ergebnis
	Mehr Querungsmöglichkeiten für zu Fuß gehende über die Eisenbahnstr./ H.-Liebmann-Str. Schaffung der notwendigen Rahmenbedingungen zur Entlastung der Eisenbahnstraße vom Durchgangsverkehr Ist die Eisenbahnstraße als Durchgangsstraße notwendig (Umgehungsstraßen existieren bereits)? Stärkung der bestehenden Umgehungsstraße (Konrad-Adenauer -Allee), auch um einer mgl. Mehrbelastung der Eisenbahnstraße in Folge der Umgestaltung des nördlichen Teils entgegenzuwirken Umleitung des Verkehrs über weniger stark befahrene Wurzner Straße (Abbiegen von Torgauer Platz in die Eisenbahnstraße unterbinden) Gehwege auf Eisenbahnstraße problematisch Entlastung Eisenbahnstraße Querungen Eisenbahnstraße und Hermann-Liebmann-Straße	Viele Problemstellen sind jedoch der Stadtverwaltung bekannt und teilweise Gegenstand anderer Planungen und Konzepte. Größere Veränderungen lassen sich an der Eisenbahnstraße oder Herrmann-Liebmann-Straße erst durch einen grundhaften Umbau gewährleisten. Eine solche Komplexmaßnahme ist für die nächsten Jahre im Rahmenplan zur Umsetzung der Mobilitätsstrategie für Leipzig bis 2030 nicht vorgesehen. Einzig die Kreuzung Torgauer Platz / Torgauer Str. / Eisenbahnstr. / Wurzner Str. ist im Basismodul Hauptachsen als Fokusprojekt mit einem Baubeginn ab 2026 eingeordnet. Hier werden sich auch Auswirkungen für die Verkehrsorganisation auf der Eisenbahnstraße ergeben. Einige kleinteilige Maßnahmen zur Unterstützung der Querung der Eisenbahnstraße wurden jedoch bereits umgesetzt. So wurde 2023 bereits die Kreuzung Eisenbahnstraße / Hedwigstraße optimiert. Durch das Setzen von Fahrradbügeln wurde die Sicht auf Querende Fußgänger und Fußgängerinnen so optimiert, dass diese nicht mehr von parkenden Fahrzeugen verdeckt werden. Im Zuge des Schwimmhallenneubaus auf dem Otto-Runki-Platz wird die Querung der Konstantinstraße durch den Bau einer Gehwegüberfahrt verbessert. Ebenso wird die Lorenzstraße für den Kfz-Verkehr geschlossen, sodass die fußläufige Erreichbarkeit der neuen Schwimmhalle von allen Seiten verbessert wird. Durch die Teileinziehung der Lorenzstraße wird auch die verkehrliche Situation am Rabet verändert, sodass auch hier Durchgangsverkehr ausgeschlossen wird.

Thema	Hinweise	Umgang mit den Hinweisen / Ergebnis
	Eisenbahnstraße als autofreie Einkaufsstraße? Eine Verkehrsberuhigung der Eisenbahnstraße bietet die Möglichkeit, ÖPNV, Rad- und Fußverkehr sicher auf Eisenbahnstraße zu bringen Rabet heller gestalten Südlichen Bereich mitdenken (z.B. Anfahrt zur Schwimmhalle), damit sich der Verkehr nicht vom Nord- in den Südbereich verlagert Schwimmhalle – wie wird verhindert, dass umgebende Straßen zugeparkt werden? Verkehrsberuhigung dort geplant?	Ebenso wurde im Jahr 2023 die Querungssituation für Fußgänger an der Kreuzung Reclamstarße / Rabet verbessert.

Konzept zur Verkehrsberuhigung in Volkmarsdorf und Neustadt-Neuschönefeld nördlich der Eisenbahnstraße

Das starke Bevölkerungswachstum der letzten Jahre führt zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen innerhalb des Wohnquartiers und somit entstehen Nutzungskonflikte im ohnehin dicht bebauten öffentlichen Raum.

Mit einem Bündel an Maßnahmen soll der Straßenraum an die Herausforderungen des Bevölkerungswachstums angepasst und die Aufenthaltsqualität des Quartiers verbessert werden.

Dank einer breiten Bürgerbeteiligung konnten bereits viele Hinweise, Ideen und Anliegen der Anwohnerinnen und Anwohner ihren Weg in das Projekt finden.

Leitgedanke der Superblocks ist die Unterbindung des Durchgangsverkehrs auf den Straßen nördlich der Eisenbahnstraße und folglich die Reduzierung des Kfz-Verkehrs auf die ansässige Wohnbevölkerung.

Begrenzt wird das Projektgebiet im Osten durch die Torgauer Straße, im Westen durch die Rosa-Luxemburg-Straße und im Norden durch die Bahnstrecke.

Zu den Maßnahmen zählen das Errichten von verkehrsberuhigten Bereichen, Fahrradstraßen und Durchfahrtssperren für Kfz, welche den Straßenraum vorrangig dem Fuß- und Radverkehr zur Verfügung stellen.

Poller auf Straßen und Kreuzungen sollen das Durchfahren des Quartiers als Alternative zur Eisenbahnstraße verhindern und somit das Wohngebiet entlasten.

Besonders im Bereich der Grundschule an der Schulze-Delitzsch-Straße trägt diese Anpassung stark zur Verkehrssicherheit bei.

Durch das Einrichten von Lieferzonen zum Be- und Entladen von Gütern und Kurzzeitparkplätzen bleibt die Anfahrt für Gewerbetreibende sowie andere Nutzer erhalten.

Auch Parkplätze für Carsharing sollen das Mobilitätsangebot im Viertel erweitern.

Der Straßenraum soll nach dem Umbau zum Aufenthalt und zur Begegnung einladen und somit auch einen Freiraum im dicht bebauten Quartier darstellen.

Erste Schritt der Umsetzung sollen bereits im Jahr 2024 starten

English:

Concept for Traffic Calming in Volkmarsdorf and Neustadt-Neuschönefeld North of Eisenbahnstraße

The significant population growth in recent years has led to increased traffic within the residential area, resulting in conflicts of use in the already densely built public space.

A set of measures is aimed at adapting the street space to the challenges of population growth and improving the quality of stay in the neighborhood.

Thanks to broad citizen participation, many suggestions, ideas, and concerns of residents have already found their way into the project.

The guiding principle of the superblocks is to prevent through traffic on the streets north of Eisenbahnstraße, thereby reducing motor vehicle traffic for the local residents.

The project area is bounded to the east by Torgauer Straße, to the west by Rosa-Luxemburg-Straße, and to the north by the railway tracks.

Measures include the establishment of traffic-calmed areas, bike lanes, and roadblocks for motor vehicles, primarily providing the street space for pedestrians and cyclists.

Bollards on streets and intersections are intended to prevent driving through the neighborhood as an alternative to Eisenbahnstraße, thereby relieving the residential area.

This adjustment significantly contributes to traffic safety, especially in the area of the elementary school on Schulze-Delitzsch-Straße.

By creating loading zones for the loading and unloading of goods and short-term parking spaces, access for businesses and other users is maintained.

Car-sharing parking spaces are also intended to expand mobility options in the neighborhood.

After the transformation, the street space is designed to invite stay and interaction, representing a recreational space in the densely built neighborhood.

The first steps of implementation are expected to commence in 2024.

Español:

Plan para la descongestión del tráfico automotriz en Volkmarsdorf y Neustadt-Neuschönefeld al norte de la Eisenbahnstraße

El fuerte crecimiento demográfico de los últimos años ha provocado un aumento del volumen de tráfico en el vecindario, lo que ha dado lugar a conflictos de uso del espacio público, ya densamente urbanizado.

Con un conjunto de medidas se pretende adaptar el espacio de la calle a los retos del crecimiento demográfico y mejorar la calidad de vida en la vecindad.

Gracias a una amplia participación ciudadana (vecinal), hemos podido recopilar inquietudes, observaciones e ideas, las mismas ya han sido incorporadas al proyecto.

La idea base de las supermanzanas (Superblocks) es evitar el tráfico de paso en las calles situadas al norte de la Eisenbahnstrasse, reduciendo así la cantidad de tráfico motorizado en las inmediaciones de la vecindad.

La zona del proyecto limita al este con la Torgauer Strasse, al oeste con la Rosa-Luxemburg-Strasse y al norte con la vía férrea.

Las medidas incluyen la creación de zonas de tráfico reduzido, ciclovias y barreras para vehículos de motor (bolardos), estas medidas podrán el espacio público a disposición, principalmente, de peatones y ciclistas.

Los bolardos en calles e intersecciones tienen por objeto impedir que el tráfico circule por el barrio como alternativa a la Eisenbahnstraße, aliviando así el flujo automotriz en la zona residencial.

Estas medidas y ajustes contribuirán en gran medida a la seguridad peatonal (y vial), especialmente en la zona de la escuela primaria de la Schulze-Delitzsch-Straße.

Mediante la creación de zonas de carga y descarga de mercancías, así como plazas de aparcamiento de corta duración, se mantendrá el acceso para comerciantes y otros usuarios.

Las plazas de aparcamiento para coches compartidos (Carsharing) también ampliarán las opciones de movilidad en el barrio.

Tras las citadas reformas, estas áreas deberán invitar a los residentes a reunirse y a permanecer en los espacios públicos y ademas promoverán la creación de un espacio público abierto en el distrito (vecindario) que presenta una densidad urbana alta.

Está previsto que las primeras fases de realización de estas reformas comiencen en 2024.

Русский:

Концепция снижения транспортной активности в Волькмарсдорфе и Нойштадт-Нойшёнефельде на севере от улицы Айзенбанштрассе

Интенсивный рост населения в последние годы приводит к увеличению автомобильного движения в пределах жилого квартала, что вызывает конфликты использования в уже плотно застроенном общественном пространстве. Набор мер направлен на адаптацию дорожного пространства к вызовам роста населения и улучшение качества пребывания в квартале.

Благодаря широкому участию граждан, множество предложений, идей и забот жителей уже нашли свое место в проекте. Ключевой идеей суперблоков является предотвращение транзитного движения по улицам к северу от улицы Айзенбанштрассе и, следовательно, сокращение автомобильного трафика для местного населения.

Проектная область ограничивается на востоке улицей Торгауэр, на западе улицей Розы Люксембург и на севере железнодорожными путями. К мерам относятся создание зон с ограниченным движением, велосипедных дорожек и дорожных блоков для автомобилей, предоставляющих приоритет пространству для пешеходов и велосипедистов.

Столбики на улицах и перекрестках предназначены для предотвращения проезда через квартал в качестве альтернативы улице Айзенбанштрассе, тем самым облегчая жилую зону. Эта адаптация существенно способствует безопасности дорожного движения, особенно в области начальной школы на улице Шульце-Делич.

Создание зон для погрузки и выгрузки грузов и кратковременных парковок позволяет сохранить доступ для предпринимателей и других пользователей. Также предполагается, что парковки для каршеринга расширят возможности мобильности в квартале.

После реконструкции дорожное пространство призвано приглашать к пребыванию и взаимодействию, представляя собой зону отдыха в плотно застроенном квартале. Первые шаги по реализации предполагается начать в 2024 году.

فارسی

مفهوم تسکین ترافیک در ولکمارسدورف و نویشتادت-نویشونه‌فلد شمالی از خیابان آیزنبان‌اشتراسه

رشد قابل توجه جمعیت در سال‌های اخیر منجر به افزایش ترافیک درون منطقه مسکونی شده است، که منجر به ایجاد تداخل در استفاده در فضای عمومی که از پیش چگال بنا شده است می‌شود. یک مجموعه تدابیر هدفمند به تنظیم فضای خیابان با توجه به چالش‌های رشد جمعیت و بهبود کیفیت اقامت در محله می‌پردازد.

با تشکر از مشارکت گسترده شهروندان، بسیاری از نظرات، ایده‌ها و نگرانی‌های ساکنان قبلاً به پروژه راه یافته‌اند. اصول هدایتی ابربلوک‌ها مانع ترافیک تردد در خیابان‌های شمالی از آیزنبان‌اشتراسه هستند و در نتیجه کاهش ترافیک خودروها بر روی جمعیت ساکنان محلی متمرکز است.

منطقه پروژه به شرق توسط خیابان تورگاور، به غرب توسط خیابان رزا لوکسامبورگ و به شمال توسط خطوط راه‌آهن محدود می‌شود. تدابیر شامل ایجاد مناطق آرامش ترافیک، مسیرهای دوچرخه‌سواری و موانع عبور برای خودروها هستند که اصولاً فضای خیابان را برای پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری در اختیار قرار می‌دهند.

ستون‌های نصب شده در خیابان‌ها و تقاطع‌ها هدف از جلوگیری از عبور از منطقه به عنوان جایگزین برای خیابان آیزنبان‌اشتراسه است و از این طریق منطقه مسکونی را تسهیل می‌کند. این تنظیم به طور قابل توجهی به ایمنی ترافیک، به ویژه در منطقه مدرسه ابتدایی در خیابان شولتسه-دلیتس به سود می‌شود.

با ایجاد مناطق تحویل و تخلیه برای بارگیری و تخلیه کالا و پارکینگ‌های مختصر، دسترسی برای تاجران و سایر کاربران حفظ می‌شود. همچنین انتظار می‌رود که پارکینگ‌های اشتراک خودرو به گسترش گزینه‌های حمل و نقل در محله کمک کنند.

پس از تبدیل، انتظار می‌رود که فضای خیابان برای اقامت و تعامل دعوت‌آور باشد و در نتیجه یک فضای آزاد در محله چگال ساخته شده نمایان شود. اولین مراحل اجرای پروژه قرار است در سال 2024 آغاز شود.

عربي

مفهوم التهدئة المرورية في فولكمار سيدورف نويشتاد-نويشان فلد إلى الشمال من شارع آيزنبانستراسه

نمو السكان الكبير في السنوات الأخيرة يؤدي إلى زيادة حركة المرور داخل الحي السكني، مما يؤدي إلى تضارب في استخدام الفضاء العام الكثيف البناء بالفعل. تستهدف مجموعة من التدابير تكييف مساحة الشارع لتحديات نمو السكان وتحسين جودة الإقامة في الحي.

بفضل المشاركة الواسعة للمواطنين، تمكنت العديد من التوجهات والأفكار واهتمامات السكان من الوصول بالفعل إلى المشروع. الفكرة الرئيسية للمجموعات السوبر هي منع حركة المرور عبر الشوارع شمال شارع آيزنبانستراسه وبالتالي تقليل حركة المرور للسكان المقيمين.

تقتصر منطقة المشروع إلى الشرق من شارع تورجاو، وإلى الغرب من شارع روزا لوكسمبورج، وإلى الشمال من خط السكك الحديدية. تشمل التدابير إقامة مناطق مرور هادئة ومسارات للدراجات وعوائق للسيارات، تخصص المساحة الشرعية أساسًا لراحة المشاة وراكبي الدراجات.

تهدف الأعمدة المثبتة على الشوارع والتقاطعات إلى منع المرور عبر الحي كبديل لشارع آيزنبانستراسه، وبالتالي تخفيف الضغط عن المنطقة السكنية. يسهم هذا التكييف بشكل كبير في تحسين سلامة المرور، خاصة في منطقة المدرسة الابتدائية على شارع شولتسه-ديليتش.

من خلال إنشاء مناطق للتحميل والتفريغ للبضائع ومواقف قصيرة الأمد، يتم الحفاظ على إمكانية الوصول لأصحاب الأعمال والمستخدمين الآخرين. من المتوقع أيضًا أن تساهم مواقف السيارات للمشاركة في السيارات في توسيع خيارات التنقل في الحي.

بعد التحول، من المتوقع أن تكون مساحة الشارع جذابة للإقامة والتفاعل، ممثلة بذلك فضاءً للترفيه في الحي الكثيف البناء. من المقرر أن تبدأ الخطوات الأولى للتنفيذ في عام 2024.

Türkçe:

Volkmarsdorf ve Neustadt-Neuschönefeld'deki Trafik Sakinleştirme Konsepti, Eisenbahnstraße'nin kuzeyi

Son yıllardaki güçlü nüfus artışı, konut mahallesinde artan trafik akışına neden olmakta, bu da zaten yoğun bir biçimde inşa edilmiş olan halka açık alanlarda kullanım çatışmalarına yol açmaktadır. Bir dizi önlem, yol alanını nüfus artışının getirdiği zorluklara uygun hale getirmeyi ve mahallenin konaklama kalitesini artırmayı amaçlamaktadır.

Geniş bir vatandaş katılımı sayesinde, birçok öneri, fikir ve mahalle sakinlerinin görüşleri zaten projeye dahil olmuştur. Superblock'ların rehber ilkesi, Eisenbahnstraße'nin kuzeyindeki sokaklardaki geçiş trafiğini engellemek ve bu nedenle motorlu taşıt trafiğini yerel konut sakinlerine yönlendirmektir.

Proje alanı doğuda Torgauer Straße, batıda Rosa-Luxemburg-Straße ve kuzeyde demiryolu hatları ile sınırlanmıştır. Önlemler arasında trafiği sakinleştirilmiş alanlar, bisiklet yolları ve motorlu araçlar için geçiş engelleri inşa etmek yer alır; bu, sokak alanını öncelikli olarak yaya ve bisiklet trafiğine tahsis etmektedir.

Sokaklara ve kavşaklara yerleştirilen dikmeler, mahalleyi Eisenbahnstraße'ye alternatif olarak kullanmaktan kaçınarak böylece konut bölgesini rahatlatmayı amaçlamaktadır. Bu düzenleme, özellikle Schulze-Delitzsch-Straße'deki ilkokul bölgesinde trafik güvenliğine büyük katkı sağlamaktadır.

Malların yüklenmesi ve boşaltılması için alanlar ile kısa süreli park yerleri oluşturarak işletmeler ve diğer kullanıcılar için erişimi korumayı amaçlamaktadır. Ayrıca, mahalledeki mobilite seçeneklerini genişletmek amacıyla paylaşımlı araç park yerleri de bulunmaktadır.

Dönüşümden sonra sokak alanının dinlenmeye ve etkileşime davet edici olması ve böylece yoğun bir şekilde inşa edilmiş mahallede bir boşluk sunması amaçlanmaktadır. İlk uygulama adımlarının 2024 yılında başlaması planlanmaktadır.

Kurdî:

Konsepta Rêzgirtina Trafîkê li Volkmarsdorf û Neustadt-Neuschönefeld li bakurê Eisenbahnstraße

Pêşketina zêdekirina gelên dema dawî di demên dawî de li navçeya serbixwe û her wiha li navendê dike ku têkilî konfliktên bikaranîna warê herî giring û her wiha di navbera aliyên civakî de têkilî konfliktên bikaranîna warê di bin navenda dewletê de çêdibin.

Bi hêla piraniya tedbîrên pêkhatinê, rêya derveyî bevolkirinê bi hêla pêşbaziyên bevolkirinê hatiye teşwîqkirin û kêmbûna navendê ye ku tevahiya tedbîran bi kar bînin.

Di demekê de hêja, bê şûnde, şêniyên navçeyê bi kar bînin, hinî, îdeyên hinî û xwezayên wan li ser rêya projeyê dibin. Rêyê blokên bilind rewşa di navbera aliyên civakî de şermezar dikin û belê kêmbûna trafîkê ji bo civaka malbatî ye.

Herêmê proje di rojhilata hevpeymanê de hatiye destnîşankirin, li rojava ji Torgauer Straße, li rojava ji Rûsa-Lûxembûrg-Straße û li bakur ji rêya demir.

Li seranserê tedbîran, avahiyên cûrbicûr, rêkirina lêkolînê û têkilî kirina rêya derveyî yê civakê yên çêbûna navenda civakê ne. Poller li ser rê û kavşêrê biaxivin û her wiha rêya cihê malbatî wekî alternatîfê bo straße ya demirê veke û bi vî rengî zeviyê malbatê dikuje.

Bi taybetî li navendê zindî û sûcdarûyî, guhertina vê diyar dike ku ewê pêdivîya çalakiya trafîkê çêbikin. Bi avahiyên zoneyên avêtin û derketinê ji bo materyalên karkeriyê û parkên demdirêj, rêbazê ji bo karê xwerû û bikaranîna bingehê re dike.

Her wiha, parkirinên ji bo parçeyên weşanê bi taybetî di navenda malbatê de bigihînin.

Piştî guhertina vê serkêşiya rê ya girêdayî serokkomarî û pêşbaziyên rêvebirî dê dest pê bikin û di sala 2024 de dê dest pê bike.